

Foto: Janneke Bos

INFO 20M

Informatieblad grote pleziervaart

Nummer 82 Juni 2015

INFO 20M
Informatieblad grote pleziervaart

*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" is bedoeld voor eigenaren, schippers en andere betrokkenen van pleziervaartuigen langer dan 20 meter zoals:*
- voormalige binnenvaartschepen
- voormalige zeeschepen
- voormalige vissersschepen
- voormalige marineschepen
- voormalige sleep- en duwboten
- woonschepen
- als pleziervaartuig gebouwde schepen
*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" geeft aan deze doelgroep informatie over de nautische wetgeving en voorlichting omtrent (technische) installaties aan boord.*

ISSN: **1872-7824**

Initiatief: Henk Bos
Coverfoto: Janneke Bos
Vormgeving: Janneke Bos
Correctoren: Ge Bos Thoma en Janneke Bos
Aan dit nummer werkte mee: Janneke Bos (JB), Jaap van Goor, Simon J. de Waard (SdW), Martine van Lier

Productie en uitgever: Janneke Bos (Expertisebureau Bos) (c) 2006-2015
*Website: **http://www.xs4all.nl/~bosq***
*John F. Kennedylaan 207, 2285 AG Rijswijk ZH, Tel: 070-3943347, e-mail: **bds@xs4all.nl***

Verspreiding:
***Info 20M** wordt gratis via e-mail door de volgende organisaties verspreid:*
- de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB)
- de Stichting tot behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten (BASM)
- de Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC)
- de Vereniging de Motorsleepboot (VDMS) en de Vereniging de Sleper (VDS)
- de Vlaamse Vereniging voor Watersport (VVW)
- Zeekadetkorps Nederland (ZKK)
- Scouting Nederland (SN)
*Andere organisaties kunnen zich bij de uitgever melden. **Info 20M** is tevens te downloaden via de website.*

***Info 20M** is een voortzetting van de reeks voorlichtingsbladen genaamd **M3-blad** die in het tijdvak 1987 tot 1995 geschreven zijn voor Scouting groepen met een wachtschip (een voormalig binnenschip in gebruik als clubhuis). M3-blad nummer 1 t/m 20 zijn via de index op de website te downloaden (**http://www.xs4all.nl/~bds/m3-index.htm**). M3 blad nummer 21 is niet openbaar ivm auteursrechten.*

Voorwoord Info20m82

Zoals u gemerkt heeft, is het enige tijd geleden dat het vorige nummer van Info20m is uitgekomen (december 2014). Dit nummer is driedubbel dik geworden. Dat dit nummer zo lang nodig had, heeft diverse oorzaken.

Ten eerste heb ik de maanden januari tot en met april 2015 gebruikt om een herinneringsboek over mijn vader, Henk Bos, te schrijven. Dit boek is bedoeld voor familie, vrienden en bekend en is een eerbetoon aan zijn activiteiten. Het samenstellen van het boek nam nogal wat tijd, zeker gezien de omvang ervan.

Ten tweede ben ik de afgelopen maanden 3x ziek geweest, de griep bleek dit jaar een hardnekkige.

Ten derde is er op het gebied van wetenswaardigheden voor de grote pleziervaart de afgelopen maanden enorm veel gebeurd. In de kerstvakantie werd een concept tekst voor het Binnenvaartpolitiereglement gepubliceerd. Daarin stond onder andere dat de Inland AIS ook op alle binnenwateren (BPR) van kracht worden, en dat deze 24/7 aan moet staan. Dat betekent nogal veel voor de historische schepen, zeker als deze liggen in een gebied waar geen doorgaande scheepvaart aanwezig is en er geen 24/7 stroomvoorziening is om de Inland AIS aan te laten staan.

In 2014 is er volop gereageerd op de openbare consultatie voor de Erfgoedwet. Mobiel erfgoed is in deze Erfgoedwet niet beschermd. Voorjaar 2015 is deze wet besproken in de Tweede Kamer. Vanuit de Mobiele Collectie Nederland, waarin ook het varend erfgoed is opgenomen, zijn vele politieke partijen benaderd om toch een erkenning voor het mobiele erfgoed voor elkaar te krijgen. Hiervoor zijn diverse activiteiten georganiseerd zijn. Onlangs zijn amendementen op deze wet aangenomen die er voor zorgen dat het mobiele erfgoed wel erkenning krijgt. Een groot succes! De Erfgoedwet gaat nu naar de Eerste Kamer.

Niet alles is tot nu toe een succes. In 2014 heeft de Raad van State een uitspraak gedaan dat woonboten als bouwwerk moet worden gezien. Hiervoor is een concept wijziging gepubliceerd, waarop een internetconsultatie is open gesteld. Ook hierop zijn vele zienswijzen ingediend! Nu is het afwachten hoe er vanuit de politiek en de juristen op gereageerd wordt.

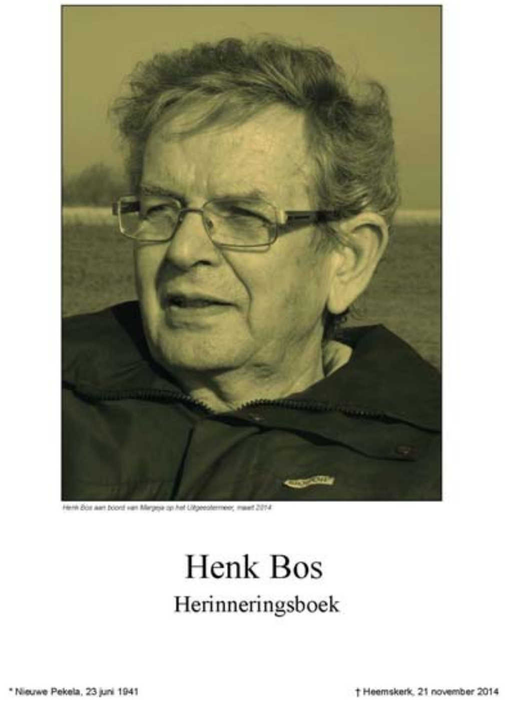
Tot mijn spijt is niet alles wat in dit nummer is gepubliceerd nog actief. Maar om een logische volgorde van de documenten te verkrijgen, en een volledig overzicht te maken, heb ik gemeend om deze stukken toch te publiceren. Zo weet u wat er allemaal is gebeurd en welke activiteiten er allemaal georganiseerd zijn voor het belang van het historisch erfgoed.

Tot slot wens ik u nog een fijne zomer toe, en veel vaarplezier! Geniet van uw tijd aan boord.

Janneke Bos
Hoofdredacteur

Een blijvende herinnering aan Henk Bos in de vorm van een boek

Naar aanleiding van het overlijden van Henk Bos op 21 november 2014 is aan familie, vrienden en bekenden gevraagd om hun herinneringen op schrift te stellen, foto's uit te zoeken en deze op te sturen.
Velen hebben hieraan gehoor gegeven, waarvoor dank!



Aan de hand van vele foto's, tekeningen, herinneringen en verhalen is er een herinneringsboek van 232 pagina's geschreven over het leven van Henk Bos. Het boek is thematisch opgesteld aan de hand van de thema's familie, 12 ambachten, schepen, verenigingen, reizen en kennisoverdracht. Het bevat een biografie en een bibliografie. Tevens zijn alle scheepsontwerpen in het boek opgenomen. De herinneringen zijn verwerkt in de verschillende thema hoofdstukken.

De digitale versie van het herinneringsboek (34Mb) aan Henk Bos is te downloaden op http://bosq.home.xs4all.nl/info%2020m/Henk_Bos_herinneringsboek.pdf.

Het boek zal ook eenmalig op papier gedrukt worden. Indien u belangstelling heeft kunt u dat doorgeven aan Janneke Bos, bds@xs4all.nl. Afhankelijk van de hoeveelheid bestelde exemplaren kan de prijs variëren (nog niet bekend). Na inventarisatie van de bestelde exemplaren krijgt u nog informatie over de exacte kostprijs.

Janneke Bos

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave (vervolg)

OPLEIDINGSNIEUWS

Gratis omruil papieren vaarbewijs

De meer dan 100.000 bij VAMEX bekende houders van een papieren Klein Vaarbewijs zijn inmiddels allemaal benaderd om deze gratis om te ruilen voor een nieuw exemplaar. Het papieren vaarbewijs werd afgegeven in de periode van 1982 t/m 2001 en is sterk verouderd. Het bevat geen pasfoto en de gegevens zijn vaak vervaagd door slijtage. Daardoor is het ook gevoelig voor fraude.

In overleg met het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de politie is daarom besloten alle nog in omloop zijnde papieren exemplaren van het Klein Vaarbewijs om te ruilen voor het huidige model op credit card formaat met foto. Het nieuwe vaarbewijs is handzamer, veel minder fraudegevoelig en is tevens geschikt voor het buitenland (ICC). Bovendien staat er geen vervaldatum meer op vermeld, aangezien het vaarbewijs vanaf 1 juli 2014 onbeperkt geldig geworden is.

Iedereen heeft nog tot het einde van 2015 de tijd om zijn of haar papieren vaarbewijs om te ruilen. Vanaf 1 januari 2016 zal het papieren vaarbewijs dan niet langer geldig zijn als vaarbevoegdheidsbewijs.

Bron: Vamex

Veelgestelde vragen gratis omruil papieren vaarbewijzen

Ik heb geen bericht gehad, maar wil graag mijn papieren vaarbewijs gratis omruilen. Kan dat?
Indien u niet door ons bent aangeschreven voor de gratis omruilactie, dan kan het zijn dat uw gegevens niet meer juist geregistreerd zijn in ons systeem. In dat geval verzoeken wij u telefonisch contact met ons op te nemen (088-4564567). Wij kunnen u dan, na controle van uw gegevens, alsnog de benodigde formulieren voor de gratis omruil opsturen.

Ik ben mijn papieren vaarbewijs kwijt. Wat moet ik nu doen?
Indien u het originele papieren Klein Vaarbewijs niet meer in uw bezit heeft, komt u helaas niet in aanmerking voor het gratis omruilen van uw vaarbewijs. Iedereen die zijn originele vaarbewijs kwijt is, dient een aanvraag voor een duplicaat vaarbewijs te doen. Aanvraag en betaling van een duplicaat vaarbewijs doet u via de website www.vamex.nl: Vaarbewijs kwijt. De kosten bedragen € 20,-.

Ik heb uw brief gehad maar ik vaar niet meer en wil dus ook geen nieuw vaarbewijs.
In dat geval hoeft u niets te doen. Uw huidige papieren vaarbewijs verliest wel per 1 januari 2016 zijn geldigheid.

Ik moet mijn originele vaarbewijs meesturen. Maar hoe kan ik dan varen in de tussentijd?
Wilt u in deze periode gaan varen maakt u dan een kopie van uw huidige originele vaarbewijs, voordat u deze meestuurt. Mocht u gecontroleerd worden op het water, dan kunt u deze kopie tonen en vertellen dat u het origineel heeft ingestuurd. De politie kan dit eventueel bij ons verifiëren.

Ik moet een kopie legitimatie meesturen. Gaat u daar wel zorgvuldig mee om?
Wij gebruiken de kopie legitimatie uitsluitend om uw gegevens te kunnen vergelijken met de bij ons bekende gegevens uit de Basisregistratie Personen (BRP). En om te kunnen verifiëren dat de foto en de handtekening op het omruilformulier ook daadwerkelijk die van de aanvrager is. Alle kopieën van de legitimaties worden na deze controles vernietigd. U kunt op uw kopie vermelden dat het om een kopie gaat bestemd voor VAMEX met de datum.

Ik heb een oud vaarbewijspasje. Kan ik die ook gratis omruilen?
Voor de gratis omruilactie komen uitsluitend de papieren vaarbewijzen in aanmerking, afgegeven voor september 2001. Deze verliezen m.i.v. 1 januari 2016 hun geldigheid. Alle na september 2001afgegeven plastic vaarbewijspasjes met foto behouden gewoon hun geldigheid. Indien u uw oude vaarbewijspasje toch wilt omruilen voor een nieuw exemplaar, dan kunt u een aanvraag voor een omzetting doen via de website www.vamex.nl.
De kosten bedragen € 20,-.

Wanneer ontvang ik mijn nieuwe vaarbewijs?
Vanwege de grote aantallen aanvragen kan de verwerking en het drukken van uw nieuwe vaarbewijs enkele weken duren. Om de kosten zo laag mogelijk te houden wordt uw nieuwe vaarbewijs ook niet meteen gedrukt, maar wordt een groter aantal aanvragen tegelijk verwerkt.

Bron: Vamex

Online VAMEX voorbeeldexamens

De VAMEX Voorbeeldexamens voor het Klein Vaarbewijs 1 en 2 zijn nu online te maken! Daarmee krijgt u een beter beeld wat voor soort vragen u tijdens uw examen kunt verwachten en kunt u zelf vast uw beheersing van de examenstof testen. De Voorbeeldexamens blijven overigens ook als PDF-document in zijn geheel te downloaden.
Zie https://www.vamex.nl/voorbereiding/vamex-voorbeeldexamens en https://www.vamex.nl/downloads.

Bron: Vamex

Nieuws over onderwerpen in examen Klein Vaarbewijs

De Examencommissie heeft het document Nieuws over onderwerpen in examen Klein Vaarbewijs geactualiseerd. In dit document kunt u nieuws over nieuwe en vervallen onderwerpen lezen.
Zie https://www.vamex.nl/content/uploads/Nieuws-over-onderwerpen-in-examen-Klein-Vaarbewijs-Juni-2015.pdf.

Onderwerpen in de examenvragen
De VAMEX stelt examens op conform het door het ministerie goedgekeurde Examenreglement en het Examenprogramma. Vervolgens is dit verder uitgewerkt in

een zogenaamde 'Afbakening van de exameneisen'. Daarin wordt de stof, waarover de examenvragen gaan, omschreven. De opleiders en uitgevers kunnen deze Afbakening gebruiken om hun cursusboeken zo goed mogelijk af te stemmen op de examens en kandidaten kunnen er de examenstof en onderwerpen zien.
Het Examenreglement, Examenprogramma en de Afbakening staan op de VAMEX-website vermeld (downloads).

Bij het maken van nieuwe examenvragen of het wijzigen van bestaande examenvragen wordt er op gelet dat het onderwerp valt binnen de onderwerpen die staan in de Afbakening. Als een onderwerp, dat wel in de Afbakening staat, echter niet of FOUT in bepaald cursusmateriaal wordt behandeld, is de VAMEX daar niet voor verantwoordelijk. Het is ook geen geldige reden voor de VAMEX om er in dat geval geen vragen over te stellen, want de Afbakening is leidend. De auteurs van cursusboeken en opleiders kunnen uiteraard ook alle documenten op onze website raadplegen. Maar zij bepalen volledig zelfstandig de inhoud van hun cursusmateriaal. De VAMEX mag wettelijk geen bemoeienis hebben met het samenstellen van cursus- en oefenmateriaal. Dat is zo, om de objectiviteit en onafhankelijkheid van de examinering voor het vaarbewijs te waarborgen. De examenvragen zijn in opdracht van het ministerie geheim.

Nieuwe onderwerpen in de examenvragen

Er komen regelmatig nieuwe examenvragen, die gaan over een onderwerp dat nog niet eerder in het examen bevraagd werd. Omdat auteurs en opleiders tijdig hun cursusmateriaal moeten kunnen aanpassen, is afgesproken dat de examencommissie jaarlijks vóór 1 oktober bekend maakt welke nieuwe onderwerpen per 1 maart van het volgende jaar in de examens zullen gaan meedraaien.
Die bekendmaking gebeurt in deze lijst. De auteurs hebben beloofd uiterlijk per 1 januari nieuw cursusmateriaal (bijvoorbeeld een nieuwe boekdruk of een aanvulling op een bestaande druk) te leveren. Bij incidentele dringende gevallen, zoals het tijdstip van de inwerkingtreding van een wijziging in een scheepvaartreglement, wordt van de afgesproken termijnen afgeweken.

Vervallen onderwerpen in de examenvragen

De examencommissie kan besluiten over een bepaald onderwerp niet meer vragen te stellen in de examens.
Dat wordt ook in deze lijst bekend gemaakt.

Bestaande onderwerpen in de examenvragen

Vragen over onderwerpen die niet nieuw zijn worden ook regelmatig gewijzigd of vervangen door nieuwe vragen. Daarover vermeldt deze lijst niets.

Voortgang

Deze lijst wordt regelmatig ververst. In deze versie van 1 juni 2015 zijn nieuwe onderwerpen toegevoegd.
Tot 1 oktober 2015 kunnen nog meer nieuwe onderwerpen worden toegevoegd waarvan dan uiteraard opnieuw melding wordt gemaakt. Onderwerpen die in 2013 nieuw in de examens zijn opgenomen zijn nu van de lijst verwijderd.
Bron: Vamex

Nieuws over struikelblokken Klein Vaarbewijs

De Examencommissie heeft het document Struikelblokken aangepast. Het document is aangevuld met de laatste ervaringen van de Examencommissie. In het document "Struikelblokken" heeft de Examencommissie als extra ondersteuning een paar van de meest gemaakte fouten in de examens kort uiteengezet. De nieuwste versie kunt u hier https://www.vamex.nl/voorbereiding/vamex-voorbeeldexamens terugvinden. (laatste versie momenteel is juni 2015)

Bron: Vamex

Cowboys in Vaarbewijsland

Cowboys in Vaarbewijsland 1

Al eerder schreven wij over de wildgroei van online aanbieders van opleidingen voor het klein vaarbewijs.
De drempel om een online vaarbewijs cursus te lanceren is dan ook erg laag. Voor nog geen paar tientjes heeft u al een website met domeinnaam en iedereen die een beetje handig is met een tekstverwerkingsprogramma kan digitaal lesmateriaal in elkaar draaien. Maar een lap tekst op een computerscherm is nog geen online cursus en een bak met oefenvragen is nog geen training. Er is dan ook veel kaf onder het koren van de online vaarbewijs cursussen en trainingen.
Helaas is het voor de consument niet altijd duidelijk wie nu waar voor zijn geld biedt en welke aanbieder er alleen maar op uit is u geld uit de digitale portemonnee te kloppen.

Graag geven wij u een paar handreikingen waar op te letten:

Er bestaat geen kwaliteitskeurmerk voor aanbieders van vaarbewijsopleidingen. Er zijn aanbieders die lid zijn van brancheveréniging Hiswa, die werken onder de vlag van een watersportbond (bijv. NWB) en/of lid zijn van één van de twee verenigingen van opleiders Viok of Univaer. Vrijwel al deze organisaties bieden ook een klachtenregeling.

Er bestaan geen erkenningsregelingen voor opleiders voor het Klein Vaarbewijs. Er bestaan dus ook geen erkende opleiders klein vaarbewijs.

Examenorganisatie Vamex houdt examinering en opleidingen strikt gescheiden. Er bestaan dus geen Vamex erkende opleiders noch heeft Vamex de inhoud van online trainingen goedgekeurd.

De strikte scheiding tussen examinering en opleiding betekent ook dat geen enkele opleider toegang heeft tot de vragenbank met examenvragen. Elke aanbieder die anders beweert kunt u beter links laten liggen.

Vamex examineert volgens de exameneisen en volgt dus strak de voorgeschreven examenstof. Opleiders, schrijvers van lesmateriaal en ook van online cursussen zijn zelf verantwoordelijk voor de inhoud van hun materiaal, maar volgen uiteraard ook de laatste en meest recente

exameneisen. Vaste lezers van de nieuwsbrief weten dat de exameneisen en bijvoorbeeld vaarreglementen nog wel eens wijzigen. Een opleider of auteur die serieus met zijn vak bezig is, moet dus al deze wijzigingen bijhouden. Kijk dus of de aanbieder op zijn site daar iets over zegt en neem anders met de opleider contact op en vraag daar naar.

Een aanbieder van een online dienst zoals een cursus is wettelijk verplicht om op de website duidelijk aan te geven wie zij zijn en hoe met het bedrijf contact opgenomen kan worden. Alleen een contactformulier is nooit voldoende en ga dus niet in zee met een bedrijf dat niet de moeite neemt een telefoonnummer te vermelden. Sommige opleiders werken als eenmanszaak en hebben soms andere activiteiten of geven praktijklessen en zitten dus op het water. Dus zij zijn wel eens minder goed bereikbaar, maar nooit onbereikbaar!

Heeft de aanbieder ook een fysiek adres en is het bedrijf daar ook daadwerkelijk gevestigd (Google Maps en Streetview).

Controleer of de bedrijfsgegevens ook kloppen?
De basisgegevens zijn op de site van de Kamer van Koophandel gratis op te vragen en voor Nederlandse websites kunt u bij SIDN opvragen wie de eigenaar van de website is. Verder dient een bedrijf zijn nummer van de Kamer van Koophandel (KvK) en het BTW nummer te vermelden. Google ook op de naam van de opleider, website en de naam van het bedrijf.

Een online training of cursus is een zogenaamde dienst. Dat is anders dan een fysiek product als een boek dat u online koopt. Dat betekent onder andere dat de aanbieder (de dienstverlener) bijvoorbeeld niet verplicht is u uw geld terug te geven als u niet tevreden bent of u zich binnen een paar dagen na aankoop bedenkt. Kijk dus welke garanties de aanbieder u kan geven. Bedenk u ook dat u een dienst niet door kunt verkopen. Een boek en bijvoorbeeld een cd kunt u na het examen altijd nog doorverkopen.

Er zijn nog maar nauwelijks online aanbieders waar een proefles of test van het online aangeboden lesmateriaal mogelijk is. Kijk dus of er een proef mogelijk is of vraag daar om.

Kijk goed wat precies wordt aangeboden? Online cursus, zitten er ook interactieve oefenvragen en examens bij? Kan ik pagina's eventueel uitprinten. Is er begeleiding door een docent als u vragen heeft? Hoe lang krijgt u toegang? Een week, 4 maanden of een jaar?

Beoordelingen van (zogenaamde) oud cursisten zeggen ook niet alles. Wij hebben al sites gezien met meerdere pagina's vol met lovende woorden. Zo veel dat niemand het meer allemaal gaat nalezen, laat staan dat het allemaal te verifiëren is. Een goede redacteur kijkt ook naar de lengte van de webpagina's. De kwaliteit van de verkoopwebsite zegt dus wel degelijk iets over de kwaliteit van de online cursus of training. Ook hier is een zoekmachine als Google of Bing uw vriend.

Kijk ook naar eventuele technische beperkingen of systeemeisen. Werkt de training alleen via het internet, dan moet u dus wel steeds verbinding hebben. Werkt software ook op uw computer of is er en alternatief voor het besturingssysteem van uw computer? Wilt u op een tablet leren, werkt de training dan met Flash voor bijvoorbeeld animaties? Niet elke tablet (of smartphone) kan met bijvoorbeeld Flash werken.

Als iets te mooi lijkt, is het dat meestal ook. Voorkom dus teleurstellingen en oriënteer u goed voor u in zee gaat met een online aanbieder.

Kijk erg kritisch naar zogenaamde aanbiedingen of speciale acties die met regelmaat via de bekende kortingswebsites worden aangeprezen. Er liep laatst een actie met een aanbieder die maar liefst online alle 5.000 officiële examenvragen (*) aanbood. Kandidaten die op deze aanbieding in zijn gegaan werden flink teleurgesteld.
Men kreeg slechts toegang tot 6 oefenexamens van elk 40 vragen. De vragen bleken bij controle beslist niet het niveau te hebben van de vragen die u op het officiële examen Klein Vaarbewijs kunt verwachten. De betreffende kortingssite is momenteel in overleg met een legitieme en goed bekend staande opleider om te kijken of er een oplossing mogelijk is voor deze gedupeerden. Mocht u recent in zo'n actie een online vaarbewijs cursus hebben gekocht en niet tevreden zijn, neem dan contact op met de betreffende kortingssite waar u de aanbieding heeft gekocht.

(*) De vragenbank van Vamex bevat wellicht zo'n 800 actieve examenvragen verdeeld over de klein vaarbewijs 1 en 2. Wij van Promanent maken al sinds 1995 examentrainingen voor het klein vaarbewijs voor de ANWB. De huidige cd bevat ruim 1.200 vragen en wij hebben een historische database met ruim 3.500 oefenvragen. Oefenvragen gaan over de leerstof en dienen om de stof te herhalen en goed te oefenen. Beslist niet al die vragen zijn op het eindniveau dat u voor het examen moet hebben, maar door die vragen te oefenen werkt u wel naar dat niveau toe. Alle 5.000 officiële examenvragen is dus klinkklare onzin. Ter vergelijking: onze vragenbank voor het Groot Vaarbewijs voor de beroepsvaart bevat 6.000 oefenvragen.

<u>Cowboys in Vaarbewijsland (2)</u>
Naar aanleiding van het vorige artikel over aanbieders van online vaarbewijs cursussen die hun vak minder serieus nemen, kregen wij vele reacties. Van opleiders die veel mensen in de klas zien die na het volgen van zo'n online cursus gezakt zijn en dan toch maar voor een goede opleiding kiezen. Van kandidaten die zich bekocht voelen en ons wezen op vreemde zaken, fouten en soms zelfs klinkklare onzin die in verschillende online cursussen blijken te staan.
Ook kregen wij vaak de vraag of wij slecht of juist goed bekend staande aanbieders wilden noemen. Wij willen geen slecht bekend staande aanbieders op onze site noemen. Immers het risico bestaat dat deze extra aandacht alleen maar extra verkeer naar deze websites oplevert.
Ook willen wij geen goed bekend staande aanbieders

noemen. Er zijn er gelukkig een flink aantal, maar wij kennen ze nooit allemaal en willen niet het risico lopen onvolledig te zijn. Ook is het voor ons niet doenlijk om elke aanbieder te gaan testen. Het vorige artikel geeft een aantal zaken waar u op moet letten en als die checks positief uitpakken dan kunt u er vanuit gaan dat u een goede keuze maakt.

Ben Ros heeft overigens naar aanleiding van mijn stukje één van deze aanbieders, die actief is met minimaal twee websites en momenteel op verschillende "deal-van-de-dag websites" wordt aangeboden bekeken en mij ook inzage gegeven in zijn bevindingen en de inhoud van de zogenaamde online cursus.
Wat blijkt:
- Wat een cursus genoemd wordt is eigenlijk een slechte tot zeer slechte examentraining. De aanbieding van xx voor xx is dan ineens minder aantrekkelijk.
- De cursus bestaat uit slechts 6 oefenexamens á 40 vragen. Bij lange na niet de beloofde 5.000 vragen.
- Oefenexamens zijn niet conform de exameneisen en toetsmatrijs van de Vamex en derhalve geen goede voorbereiding op het echte examen.
- Vragen komen dubbel voor in dezelfde oefening en worden in volgende oefeningen herhaald. Dat lijkt ons niet nodig als de vragenbank echt uit 5.000 vragen zou bestaan.
- Veel taalfouten, zinnen en vragen lopen niet lekker. Taalkundig dus niet echt mooi.
- De meest recente en ook minder recente wijzigingen in de exameneisen zijn niet verwerkt.
- Vragen bevatten grove fouten of verkeerde antwoorden worden goed gerekend. Ook worden er vragen gesteld over onderwerpen die niet in de exameneisen staan. In twee examens kwamen wij op 30% van de 80 bekeken vragen die gewoon fout waren. De maker van die oefenexamens zou dus gezakt zijn op het officiële examen bij de Vamex.
- En tot onze grote schrik zagen wij dat deze aanbieder gewoon afbeeldingen uit de CD, van de Vamex en vermoedelijk enkele andere bronnen gebruikt zonder toestemming. Vermoedelijk dat men zo ook aan diverse vragen is gekomen. Misschien zelfs in een land met lage lonen heeft laten overtikken. Wat de vele fouten zou kunnen verklaren. In ieder geval is dat strafbaar en een grove inbreuk op de auteursrechten en beeldrechten van de rechthebbenden. En dit zegt genoeg over de moraal van deze aanbieder.

Bijna net zo erg zo niet erger is dat twee grote websites met aanbiedingen gewoon doorgaan met het aanbieden van deze slechte cursus. Wij hebben hen geïnformeerd over onze bevindingen, maar desondanks kiest men er voor om de aanbiedingen online te laten staan.

Dergelijke praktijken schaden de sector en teleurgestelde cursisten haken wellicht helemaal af. Het vaarbewijs examen kan soms best lastig zijn en sommige onderdelen lijken overbodig of zijn soms wat droog. Maar met goed lesmateriaal is het examen Klein Vaarbewijs 1 beslist te doen. Ook met alleen zelfstudie. Klein Vaarbewijs 2 is voor sommigen wat lastiger, maar met veel oefenen op de kaart en begeleiding door een goede opleider is ook dit examen in principe door iedereen te halen. Voorwaarde is wel dat u er zelf wel tijd en energie in steekt, dat u kiest voor goed lesmateriaal en eventueel dus begeleiding of les van een goede docent.

Bron: Vaarwijzer week 6 en 7

Ontwikkelingen Klein Vaarbewijs

In april 2015 was er weer de jaarlijkse bijeenkomst voor opleiders voor het Klein Vaarbewijs. Deze bijeenkomst wordt één keer per jaar georganiseerd door de Vamex en dient om opleiders weer bij te praten over komende ontwikkelingen en te informeren over de resultaten op de examens die het afgelopen jaar zijn afgenomen.
En traditiegetrouw brief ik de belangrijkste nieuwtjes weer door in de Vaarwijzer Nieuwsbrief.

<u>Kennis toepassen</u>
Een paar jaar terug is de examencommissie een belangrijke nieuwe koers gaan varen. Waar "vroeger" vooral op feiten kennis werd getoetst, ging men vanaf dat moment meer en meer toetsen of de kandidaat het geleerde weet toe te passen. Deze ontwikkeling had en heeft nog steeds effect. Om te beginnen daalden de examenresultaten aanzienlijk en ook nu nog blijkt toch nog steeds een aanzienlijk deel voor het examen te zakken. Gemiddeld slaagt rond de 60% voor de verschillende examens.
Hier zit wel een spanningsveld. Kandidaten blijken toch steeds minder tijd te willen (en mogelijk ook kunnen) vrijmaken om zich goed op het examen voor te bereiden. Het aandeel kandidaten dat met alleen zelfstudie naar het examen gaat is vele malen hoger dan het aantal kandidaten dat een cursus bij een opleider heeft gevolgd.
En ook opleiders staan steeds meer onder druk om de leerstof in een korte en compacte cursus aan te bieden.
Om echter kennis goed te kunnen toepassen is ook tijd nodig om te leren, te begrijpen en vooral ook te oefenen het geleerde op verschillende manieren toe te passen.
De tijd dat je met een keer een leerboek doorlezen (of bladeren) en een aantal oude examensoefenen kon slagen is echt voorbij!

<u>Examenpraktijk</u>
Sinds vorig jaar krijgt u na een geslaagd examen direct uw felbegeerde klein vaarbewijs mee. Dit is een groot succes en een belangrijke verbetering in de dienstverlening van Vamex.
De op het examen klein vaarbewijs 2 gebruikte leskaart is iets vernieuwd. In de praktijk zult u niets van die verschillen merken, maar het is wel voor het eerst in jaren dat de leskaart dus is gewijzigd. De leskaart die u bij een cursusboek krijgt, ook als u een ouder boek gebruikt is nog perfect te gebruiken ter voorbereiding. De verschillen op de nieuwe kaart zijn wat dat betreft minimaal.
Doet u binnenkort examen of wilt u uw kennis zelf eens toetsen? De proefexamens van de Vamex zijn nu ook online te maken en geven een goed beeld van het echte beeldschermexamen.
En als u straks examen doet dan zult u wellicht ook merken dat de gevreesde en verguisde vragen met twee stellingen gaan verdwijnen. Deze vragen waarbij twee stellingen allebei, goed, fout of slechts één goed is, worden vervangen

door vragen waarbij u met ja of nee of goed en fout per stelling een antwoord kunt geven. Heeft u dan in ieder geval één deel van die vraag goed, dan krijgt u toch nog één punt. Feitelijk dus de introductie van eenvoudige tweekeuze vragen.

Jongeren
Het aantal jongeren van 25 jaar of jonger dat examen doet stijgt steeds een beetje. Dat is goed want de watersport dreigt te vergrijzen. Belangrijkste reden om het klein vaarbewijs te willen halen is dat men met een snelle motorboot of jetski wil kunnen varen. Jammer is wel dat bij de jeugd het grootste aantal gezakten zit. Hoe jonger hoe kleiner de kans dat men slaagt. De examencommissie wijt dat voor een belangrijk deel aan de slechte voorbereiding van de kandidaten.

Oude vaarbewijzen
De actie om de oude papieren vaarbewijzen om te ruilen naar een modern plastic pasje op creditcard formaat is goed op gang. Inmiddels zijn zo'n 105.000 mensen aangeschreven en 60-70% ruilt het vaarbewijs ook daadwerkelijk om. In het najaar 2015 krijgen mensen die het pasje nog niet hebben aangevraagd een herinnering. Heeft u nog een oud vaarbewijs en vaart u nog steeds, maak dan gebruik van het aanbod. Nu is het nog gratis en op termijn is uw oude papieren vaarbewijs niet meer geldig. Overigens wel altijd inwisselbaar, maar dan betaalt u de normale prijs.
Dat ook uw oude vaarbewijs altijd om te ruilen is, komt doordat het klein vaarbewijs tegenwoordig uw hele leven geldig is. Dus ook als het papiertje zelf verlopen is, kunt u een nieuw vaarbewijs aanvragen. Het vervallen van de leefstijdsgrens heeft ook als bijkomend effect dat er ineens zo'n 30.000 houders van het klein vaarbewijs zijn bijgekomen. Dat zijn de mensen van boven de 70 die het vaarbewijs destijds niet verlengd hebben, maar dat nu dus ook niet meer hoeven te doen. Het aantal houders van het klein vaarbewijs komt daarmee op zo'n 370.000.
In hoeverre die groep ouderen nog actief watersporter is, is niet bekend. Jaarlijks worden er overigens zo'n 22.000 examens voor het klein vaarbewijs afgenomen.

VAMEX VAARBEWIJS- EN MARIFOON EXAMENS

Vaarbewijsaantallen 2014

	2014	2013	2012
Nieuw	14.264	14.438	15.333
Duplicaat	1.393	1.187	1.304
Verlenging	940	3.242	4.368
Omzetting	3.353	3.822	4.484
Totaal	**22.689**	**22.689**	**25.489**

KVB I: 241.990 KVB II: 153.905 (31/12/2014)
GPB I: 227 GPB II: 1.805

Zelfstandig voortbestaan van de Vamex
Eerder schreven wij al eens over de wens van de overheid om te snijden in het aantal overheidsorganisaties.
Hoewel de Vamex als examenorganisatie is opgezet door de Watersportbonden voert zij wel een overheidstaak uit. Namelijk het examineren en uitgeven van vaarbewijzen. En hoewel de Vamex haar taken naar behoren en efficiënt uitvoert, lijkt de toekomst allerminst zeker. Er ligt momenteel bij de minister een voorstel om Vamex op te doen gaan in het veel grotere Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR). Niet zo'n vreemde gedachte als u bedenkt dat het CBR naast de examens voor de rijbewijzen ook de examens voor allerlei binnenvaartdiploma's, zoals het groot vaarbewijs, afneemt. Het CBR heeft uiteraard een veel groter aantal examenlocaties, maar wilt u tussen de 17 en 18 jarigen wachten? Het CBR hanteert daarnaast andere service normen. Zo is men niet van plan om het klein vaarbewijs direct na het examen uit te reiken. Ook lijkt het CBR het niet waar te kunnen maken dat u binnen twee weken examen kunt doen. Wel claimt het CBR het per saldo voor iets minder geld te kunnen doen. Aan de andere kant zijn ook de kosten voor het examen bij Vamex de afgelopen jaren steeds gedaald. Persoonlijk vind ik het niet zo'n gek idee als alle examens voor het varen onder één dak komen, maar dat kan wat mij betreft net zo goed bij de Vamex zijn. Kleinere organisaties zijn immers niet per definitie minder efficient, maar per definitie wel meer flexibel.
Hoewel velen het mij eens zullen zijn dat Vamex op punten als de wijze van examineren en welke leerstof bevraagd wordt nog wel kan verbeteren.

VAMEX VAARBEWIJS- EN MARIFOON EXAMENS

Examenaantallen 2014

Afzet per examensoort

	2014	2013	2012
KVB1	18.209	18.762	21.167
KVB2	2.949	2.982	3.730
KVB1+2	2.472	2.494	2.903
Totaal	**23.630**	**24.238**	**27.800**
KV Beperkt	204	144	151
GMS Theorie	20	12	7
GMS Praktijk	5	6	-

Bron: Vaarwijzer week 15

Regeling Tarieven CBR 2015

Artikel 1.1 Valuta
De tarieven zijn weergegeven in euro en exclusief BTW.

Artikel 2.1 Inwerkingtreding
Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2015.

Artikel 2.2 Citeertitel
Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling tarieven Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen 2015.

Bijlage I bij artikel 1.2 tarieven binnenvaartwet
De tarieven zijn door de Minister van Infrastructuur en

Milieu vastgesteld in de Regeling tarieven scheepvaart 2005 en luiden als volgt:

Tarief Rijnpatent
Afgifte Rijnpatent, € 53,00
Uitbreiden, vervangen of omruilen Rijnpatent, € 26,50

Tarief examen Rijnpatent
Schriftelijke examens Schippersdiploma Rijnvaart ter verkrijging van het Rijnpatent, € 83,75
Mondelinge examens Schippersdiploma Rijnvaart ter verkrijging van het Rijnpatent, € 118,05

Tarief aanvraag (beperkt) groot vaarbewijs
Behandeling eerste aanvraag van een (beperkt) groot vaarbewijs, € 53,00
Behandeling aanvraag duplicaat dan wel verlenging van de geldigheid van het beperkt groot vaarbewijs, € 26,50

Tarief examen groot vaarbewijs
Schriftelijke examens voor het Schippersdiploma RKM ter verkrijging van het (beperkt) groot vaarbewijs voor de vaart op RKM en voor deelname aan het examen voor het Schippersdiploma AB ter verkrijging van een groot vaarbewijs voor de vaart op AB, € 83,75
Mondelinge examens voor het Schippersdiploma RKM ter verkrijging van het (beperkt) groot vaarbewijs voor de vaart op RKM en voor deelname aan het examen voor het Schippersdiploma AB ter verkrijging van een groot vaarbewijs voor de vaart op AB, € 118,05

Tarief vrijstellingsbewijs schipper rondvaartboot met beperkt vaargebied
Behandeling aanvraag vrijstellingsbewijs schipper rondvaartboot met beperkt vaargebied, € 53,00
Behandeling aanvraag verlenging vrijstellingsbewijs schipper rondvaartboot met beperkt vaargebied in verband met de aan de leeftijd gerelateerde geldigheid van het vaarbewijs, € 26,50

Tarief Bewijs van riviergedeelten bevoegd voor varen op de Rijn
Afgifte bewijs riviergedeelten bevoegd voor varen op de Rijn, € 53,00
Uitbreiding riviergedeelten, € 26,50

Tarief zeilbewijs
Behandeling aanvraag zeilbewijs, € 53,00
Behandeling aanvraag verlenging zeilbewijs in verband met de aan de leeftijd gerelateerde geldigheid van het vaarbewijs, € 26,50

Tarief examen zeilbewijs
Schriftelijke examens voor het Schippersdiploma zeilvaart ter verkrijging van het zeilbewijs , € 83,75
Mondelinge examens voor het Schippersdiploma zeilvaart ter verkrijging van het zeilbewijs, € 118,05

Tarief vakdiploma Ondernemer in de binnenvaart
Schriftelijke examens ter verkrijging van het vakdiploma Ondernemer in de Binnenvaart, € 83,75

Tarief examen Reglement radarpatenten
Afname examen theoretisch en praktijkgedeelte, € 298,60
Afname theorieherexamen, € 83,35
Afname praktijkherexamen, € 215,25

Tarief radarpatent
Afgifte radarpatent, € 53,00
Bijschrijven radarpatent op schipperspatentkaart, € 26,50

Tarief praktijktoets 4 van het praktijkexamen schipper binnenvaart
Praktijktoets ter verkrijging van de verklaring praktijkexamen vaartijd schipper binnenvaart, € 481,65

Tarief verklaring praktijkexamen matroos
Afgifte verklaring praktijkexamen matroos, € 19,90

Tarief examen sportpatent
Mondeling examen ter verkrijging van het sportpatent, € 118,05

Tarief sportpatent
Afgifte sportpatent, € 53,00
Aanvraag verlenging sportpatent in verband met de aan de leeftijd gerelateerde geldigheid van het sportpatent , € 26,50
Aanvraag uitbreiding sportpatent in verband met een trajectverlenging van het sportpatent, € 26,50

Tarief administratie
Duplicaat diploma, € 19,90
Op voorhand keuren van vaartijd, € 19,90

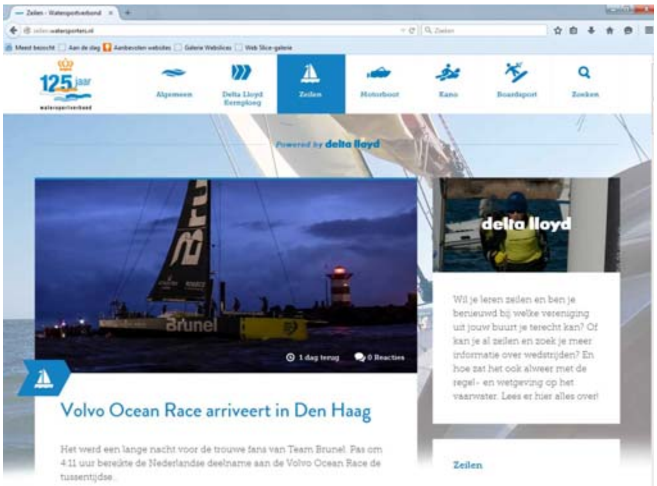
Bron: Officiële bekendmakingen Rijksoverheid

Theoretische Kustnavigatie nieuws

Wat is in de exameneisen veranderd
- Bij navigatie-instrumenten en -systemen is toegevoegd AIS onder andere vanwege Virtuele Boeien.
- Analoog aan de veranderingen die recent zijn ingevoerd bij het KVB2 worden over SRE (Eemsmond) geen inhoudelijke vragen meer gesteld. De kandidaat moet wel weten dat er zo'n lokaal reglement bestaat (ook analoog aan examen KVB2).
- SRW (Westerschelde) is gebleven. Deze synchronisatie kwam voort uit de vrijstelling die het TKN-certificaat heeft voor het KVB2 en een deel van het KVB1-examen.

Gewijzigde opzet
Het examen 2015-1 beschrijft een (zeil)tocht van Den Helder naar Scheveningen. Uit de eerste reacties van deelnemers en enkele docenten komt naar voren dat ze een dergelijke vorm waarderen. In dit examen zaten min of meer voor het eerst enkele specifieke vragen over het gebruik van plotters. Hoewel al eerder gesteld, wist ook maar 50% het goede antwoord naar de benodigde apparatuur voor het binnenhalen van GRIB-files.

De grootste problemen hebben deelnemers nog steeds met berekeningen met kaartpassen en koersen. Ook een in bijna ieder examen voorkomende vraag over een kruispeiling bleek voor de helft van de kandidaten geen gesneden koek.



Een andere standaardvraag om de geografische dracht door interpolatie in een tabel te berekenen werd slechts door 40% goed beantwoord.

<u>Verkort TKN examen keert terug</u>

In de loop van het jaar 2015 zal het TKN examenreglement aangepast worden voor het verkorte TKN-examen voor KVB II bezitters dat voor het eerst gehouden zal worden op 16 april 2016.

<u>Nieuwe websites weer verbeterd, TKN-downloads</u>

Het Watersportverbond heeft tegenwoordig twee aparte websites: www.watersportverbond.nl (voor organisaties) en www.watersporters.nl (voor individuele consumenten).

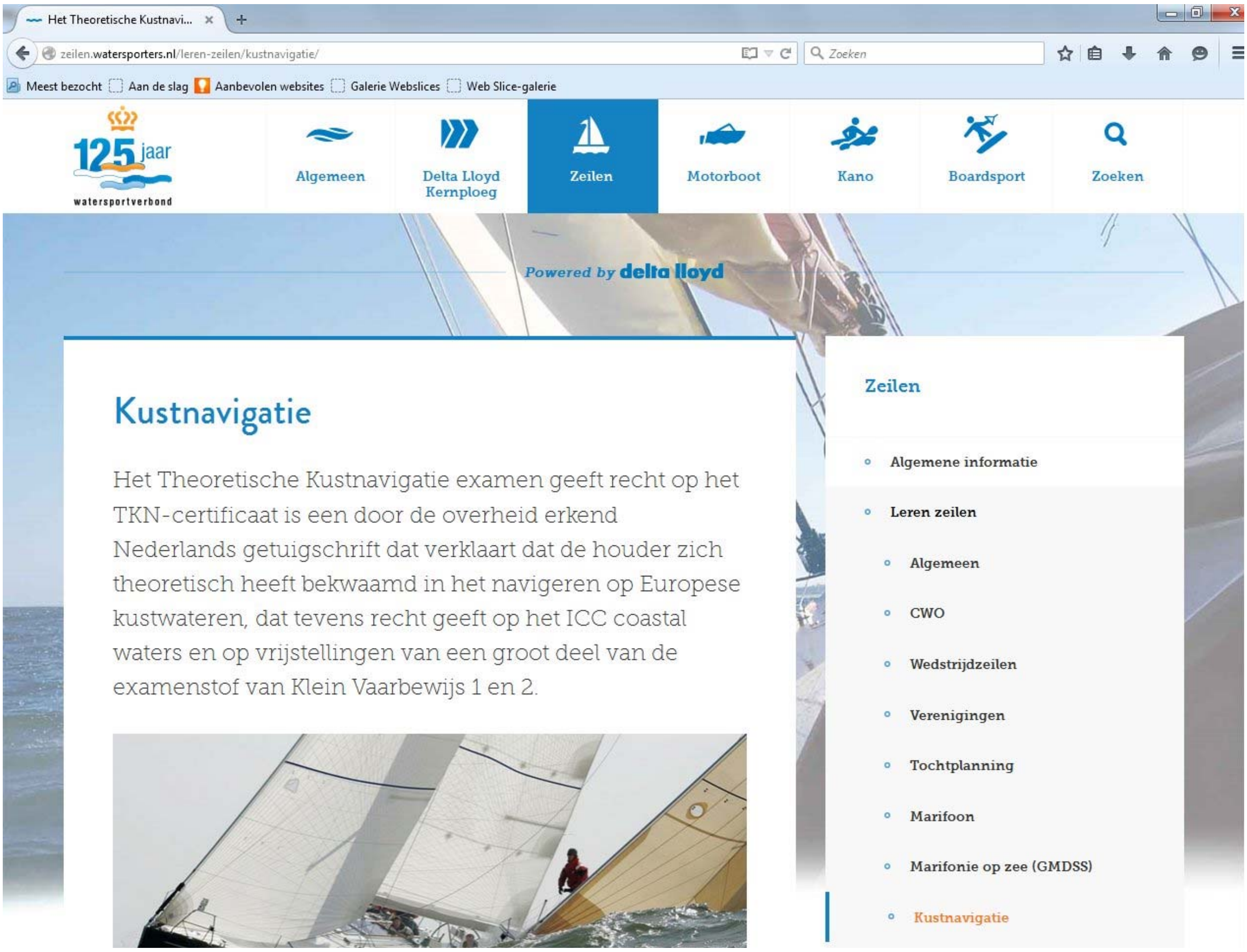
De laatste site is de beste zoekplaats voor kandidaten, maar ook voor docenten en opleidingsinstituten de plaats om de juiste TKN-koppelingen te leggen met hun eigen website. Op deze site is nu ook een zoekfunctie gekomen en is zoeken op 'TKN' ook een goede mogelijkheid.

Op de TKN-pagina: http://zeilen.watersporters.nl/leren-zeilen/kustnavigatie/ staan de diverse downloads:

- Informatiebrochure TKN
- Nautische gegevens
- Voorbeeldexamen (dit examen zal regelmatig geactualiseerd worden!)
- Antwoorden voorbeeldexamen
- Tips voor kandidaten (docenten worden uitgenodigd hier een bijdrage aan te leveren)
- Dyslexie regeling
- Toelichting antwoorden recente TKN-examen(s)

Op de website van het Watersportverbond www.watersporters.nl staat de recente en juiste informatie.

Bron: Nieuwsbrief nummer 6 mei 2015 Watersportverbond



ERFGOEDWET NIEUWS

Voorstel Erfgoedwet naar Tweede Kamer

Het voorstel voor de nieuwe Erfgoedwet is een fase verder in het wetgevingstraject. Het wetsvoorstel is op 11 december 2014 door de Koning aangeboden aan de Tweede Kamer, samen met de bijbehorende documenten, zoals het advies van de Raad van State.
De Tweede Kamerleden kunnen tot uiterlijk 23 februari 2015 schriftelijk reageren. De plenaire behandeling wordt verwacht in het tweede kwartaal van 2015. Daarna moet ook de Eerste Kamer nog met het wetsvoorstel instemmen. Pas dan is het voorstel definitief.
Op basis van het advies van de Raad van State is het wetsvoorstel aangepast. De reactie op het advies en aangebrachte wijzigingen zijn opgenomen in het Nader Rapport. Een belangrijke inhoudelijke wijziging is het opnemen van de informatieplicht. Als overheden een onderdeel van hun collectie willen afstoten, moeten zij daarover de minister van OCW informeren.
Meer informatie over deze wijzigingen en de wet zelf zijn na te lezen op de website van de Tweede Kamer.
Met de nieuwe Erfgoedwet wil de overheid het cultureel erfgoed in Nederland beter beschermen. De wet bundelt bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed.
De wet gaat naar verwachting in 2016 in.

Bron: Rijksdienst voor het cultureel erfgoed

Lobbyfilm erfgoedwet

Heeft u nog oude bewegende beelden van uw schip? Die kunnen we gebruiken voor de lobby naar de Tweede Kamer voor de nieuwe Erfgoedwet. In die wet komt het mobiele erfgoed er erg bekaaid vanaf.
Een aantal verontruste erfgoedschippers wil die lobby kracht bijzetten met een korte film uit de schat aan oude scheepvaartfilmpjes zoals die op de site van het EYE filminstituut en op Youtube te vinden zijn.
We willen originele beelden uit de beroepsvaart afwisselen met recente opnamen van het gebruik als cultureel erfgoed. Bijvoorbeeld een filmpje uit 1920 afgewisseld met het jagen van een schip tijdens de bietenrace van 2013.
Op die manier willen we de erfgoedfunctie van onze schepen goed duidelijk maken.
Froukje van Wengerden, derdejaars student aan de Amsterdamse filmacademie wil zo'n film van een minuut of 12 samenstellen.
Naast de al genoemde bronnen heeft u misschien originele bewegende 'oude' beelden van uw eigen schip die een welkome aanvulling zouden kunnen vormen (afgewisseld met recente beelden van datzelfde schip). Wilt u ze voor dit doel beschikbaar stellen, stuur dan een mailtje naar Piet Dekker (pietdekker@dds.nl). Dan neem ik graag contact met u op. Of staat uw schip al op YouTube? Wanneer u dan een nieuw filmpje er bij heeft zou dat helemaal mooi zijn. Laat mij weten zodat we met een sterke lobby ons mobiel erfgoed in de Erfgoedwet krijgen.
Piet Dekker
Bron: LVBHB

Knelpunten Varend Erfgoed

De stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN) en het ministerie van OCW voeren constructief overleg over de instandhouding van mobiel erfgoed en de knelpunten die daarbij optreden. OCW / RCE (Rijksdienst Cultureel Erfgoed) zijn bereid om de MCN te helpen zoeken naar mogelijkheden om het mobiel erfgoed beter te beschermen en een oplossing te zoeken voor knelpunten.
In het overleg van 31 maart 2015 is afgesproken dat de MCN een longlist van knelpunten en een shortlist van actuele en urgente knelpunten opstelt, zodat in het vervolgoverleg van 19 mei 2015 besproken kan worden op welke wijze OCW concreet kan helpen.

Hieronder volgen twee algemene knelpunten, die gelden voor alle mobiel erfgoed, en een shortlist en een longlist voor de specifieke sectoren van het mobiel erfgoed.

Eerst een algemene opmerking die bij alle genoemde knelpunten relevant is: Het mobiel erfgoed is de afgelopen decennia voornamelijk door particulier initiatief in goede staat gehouden. Dit kon en kan alleen als dit erfgoed ook praktisch gebruikt kan worden, anders vervalt voor de particulier de motivatie voor zijn of haar inzet.
Toenemende regelgeving op allerlei vlakken maakt het praktisch gebruik echter steeds moeilijker.
Door aanpassingen neemt de cultuurhistorische waarde af en wordt het gebruik van het object, maar ook het object zelf steeds duurder, zowel voor huidige eigenaren als voor potentiële kopers. Het is van groot belang om particuliere eigenaren en musea niet teveel te ontmoedigen.

Download hier het hele document! http://www.lvbhb.nl/wp-content/uploads/2015/06/20150520-MCN-Lijst-Knelpunten-Varend-Erfgoed-v-4.pdf.
PS De knelpunten staan vol afkortingen. Wilt u weten wat die afko betekent? Download de afkolijst voor mobiel erfgoed hier http://www.lvbhb.nl/wp-content/uploads/2015/06/Afkortingen-in-Lijst-Knelpunten-voor-Varend-Erfgoed.pdf.

Hieronder de hoofdlijnen van de knelpuntenlijst:
Knelpunt A. Algemeen: Toenemende wet- en regelgeving
Knelpunt B. Algemeen: Erkenning van mobiel erfgoed ontbreekt - Kans voor Erfgoedwet

<u>Shortlist Knelpunten Varend Erfgoed</u>
Knelpunt Varend Erfgoed 1. Omgevingswet
Knelpunt Varend Erfgoed 2. WABO, Woningwet en Bouwbesluit
Knelpunt Varend Erfgoed 3. Certificaat van Onderzoek
Knelpunt Varend Erfgoed 4. AIS en ECDIS
Knelpunt Varend Erfgoed 5. Ontbreken definitie 'historisch schip'

<u>Longlist Knelpunten Varend Erfgoed</u>
Milieu eisen:
o aansluiting riolering
o vuilwater tanks en afgifte punten vuilwater
o emissie - eisen en CCR eisen nieuwe motoren
o stoom machine eisen

o (oude) benzine/petroleum motoren eisen
o zwavel arme brandstof en smering oude motoren
o loodmenie, antifouling, koolteer (houtteer of Stockholmer teer mag inmiddels wel weer)
o milieu eisen voor scheepshellingen, die doorberekend worden aan de schepen
o dagelijks scheepsonderhoud (schuren en verven, lassen en slijpen etc)

Belasting:
o rode versus witte diesel
o laag BTW tarief voor restauratie monumenten
o aftrek IB voor onderhoud monumenten
o havengelden, schaarste van ligplaatsen

Arbeidsomstandigheden:
o arbo eisen voor werken en leven aan boord
o open vuur bij stoommachines
o aantal uren dat een vrijwilliger mag werken

Financiering:
o bank eisen
o geen onroerend goed, moeilijk hypotheek te krijgen
o hypotheek kosten niet aftrekbaar
o kosten ligplaats niet te financieren als er geen eigendom volgt
o verzekeringen (aansprakelijkheid passagiers, milieu etc)
o vaarbelasting

Ieder knelpunt wordt kort beschreven waarna de gevolgen en de aanbevelingen eveneens kort beschreven worden.

Bron: LVBHB

Tweede Kamer behandelt Erfgoedwet op 2 juni

De Tweede Kamer behandelt op dinsdag 2 juni 2015 om 17.00 uur de Erfgoedwet. In de plenaire zaal debatteren de fractiespecialisten met minister Jet Bussemaker van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap over het wetsvoorstel. Tijdens het debat zal de volle breedte van de wet besproken worden. Daardoor is het relevant voor iedereen die te maken heeft met musea en collecties, monumenten en archeologie. Eerder stelde de Tweede Kamer schriftelijke vragen over het beheer van de rijkscollectie, financiering van musea, mobiel erfgoed, monumenten, historische interieurs, het archeologisch certificeringssysteem, de relatie tussen de Erfgoedwet en de Omgevingswet en verschillende andere onderwerpen.
Via deze link is het mogelijk het debat live te volgen:
http://www.tweedekamer.nl/vergaderingen/livedebat
De verwachting is dat het wetsvoorstel in de herfst van 2015 in de Eerste Kamer wordt besproken.
De inwerkingtreding van het wetsvoorstel is voorzien op 1 januari 2016.

Bron: Rijksdienst voor Cultureel erfgoed

Erfgoedwet Bundeling en aanpassing van regels op het terrein van cultureel erfgoed gemeentelijk erfgoed amendement

Nr. 9 amendement van het lid Dik-Faber
De ondergetekende stelt het volgende amendement voor:
Na paragraaf 3.2 wordt een paragraaf ingevoegd, luidende:

§ 3.2a. Gemeentelijk erfgoed
Artikel 3.12a. Gemeentelijk erfgoed
1. De gemeenteraad stelt een erfgoedverordening vast.
2. De erfgoedverordening bevat voorschriften over de aanwijzing en bescherming van cultureel erfgoed als gemeentelijk erfgoed.
3. De voorschriften, bedoeld in het tweede lid, hebben uitsluitend betrekking op cultureel erfgoed gelegen binnen de gemeente, dat van bijzonder belang is voor die gemeente vanwege de cultuurhistorische waarde.
4. De erfgoedverordening bevat tevens voorschriften omtrent de inrichting van een gemeentelijk erfgoedregister.

Toelichting
Dit amendement regelt dat het college van burgemeester en Wethouders de taak krijgen lokale en gemeentelijke cultuurgoederen te beschermen. De indiener is van mening dat gemeenten niet alleen een afgeleide wettelijke taak hebben om cultureel erfgoed te beheren en te behouden, maar dat het van belang is dat deze taken expliciet in de wet worden benoemd.

Bron: kamerstukken Tweede Kamer

Erfgoedwet Bundeling en aanpassing van regels op het terrein van cultureel erfgoed provinciaal erfgoed amendement

Nr. 10 amendement van het lid Dik-Faber
De ondergetekende stelt het volgende amendement voor:
Na paragraaf 3.2 wordt een paragraaf ingevoegd, luidende:

§ 3.2a. Provinciaal erfgoed
Artikel 3.12a. Provinciaal erfgoed
1. Provinciale staten stellen een erfgoedverordening vast.
2. De erfgoedverordening bevat voorschriften over de aanwijzing en bescherming van cultureel erfgoed als provinciaal erfgoed.
3. De voorschriften, bedoeld in het tweede lid, hebben uitsluitend betrekking op cultureel erfgoed, geheel of gedeeltelijk gelegen binnen de provincie, dat van bijzonder belang is voor die provincie vanwege de cultuurhistorische waarde.
4. De erfgoedverordening bevat tevens voorschriften omtrent de inrichting van een provinciaal erfgoedregister.

Toelichting
Dit amendement regelt dat gedeputeerde staten de taak krijgen regionale en provinciale cultuurgoederen te beschermen. De indiener is van mening dat provincies niet alleen een afgeleide wettelijke taak hebben om cultureel erfgoed te beheren en te behouden, maar dat het van belang is dat deze taken expliciet in de wet worden benoemd.

Bron: kamerstukken Tweede Kamer

Verslag Tweede Kamer over de Erfgoedwet

Op dinsdag 2 juni 2015 is de 90e vergadering van de Tweede Kamer geweest, o.a. over de Erfgoedwet.
Een compleet verslag van dit overleg is gepubliceerd op http://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/plenaire_verslagen/detail?vj=2014-2015&nr=90&version=2.

Bron: Tweede Kamer

Erfgoedwet bundeling en aanpassing van regels op het terrein van cultureel erfgoed verslag Tweede Kamer

De vaste commissie voor Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer als volgt verslag uit te brengen. Onder het voorbehoud dat de hierin gestelde vragen en gemaakte opmerkingen voldoende zullen zijn beantwoord, acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel genoegzaam voorbereid.

Het verslag van de Tweede Kamer, vergaderjaar 2014-2015, 34 109, nr. 6 bevat 31 pagina's.

Hieronder enkele stukjes tekst over schepen en mobiel erfgoed:

3. Aanwijzing als beschermd erfgoed

3.1 Criteria voor aanwijzing
De regering schrijft dat in de afgelopen decennia een ontwikkeling heeft plaatsgevonden, waarbij in de samenleving vooral de sociaal-maatschappelijke betekenis, de herinnerings- en belevingswaarde en de economische waarde van erfgoed aan belang hebben gewonnen.
De leden van de CDA-fractie vragen of de regering van elk van deze waarden kan aangeven op welke wijze die terugkomen in de aanwijzingscriteria. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen een nadere uitleg waarom de Erfgoedwet geen volledige bescherming biedt aan immaterieel erfgoed, het cultuurlandschap, mobiel erfgoed en waardevolle interieurs (topensembles).
Bestaat het gevaar dat deze beschermingscategorieën blijven liggen en daarmee verdwijnen? Kan er in het bijzonder ingegaan worden op het interieur van kerken?
In hoeverre voelt de regering zich verant-woordelijk voor het behoud van bijzondere ensembles van de omgeving, gebouw, interieur en roerende voorwerpen? Waarom is geen rechtsgevolg voor deze waarden in de wet opgenomen?
Laat de praktijk niet dikwijls zien dat eigenaren (waaronder overheden) door onwetendheid waardevolle tot het pand behorende interieurstukken verwijderen en daarmee het erfgoed wordt aangetast? Waarom behoren alleen goederen die "aard- en nagelvast" zijn tot een monument?
Is het bijvoorbeeld niet merkwaardig dat in de Amsterdamse Joods-Portugese synagoge sommige kandelaars wel beschermd zijn en andere niet?
Deze leden merken op dat veel kerksluitingen helaas onvermijdelijk zijn, niet alleen in de steden maar ook op het platteland. Iedere sluiting is een groot verlies, niet alleen voor de kerkgemeenschap, de wijk of het dorp, maar ook voor het Nederlandse erfgoed. Kerken behoren immers tot de belangrijkste monumenten. Deze leden merken op dat Museum Catharijneconvent volgend jaar een publicatie zal laten verschijnen over de meest karakteristieke en bijzondere kerkinterieurs. Dit zal het belang van het kerkelijk erfgoed onderstrepen. Kan de regering toezeggen dat deze publicatie door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed zal worden ondersteund? De leden van deze fractie vragen op welke wijze zogenaamd "mobiel erfgoed" nu beschermd is. Waarom is er niet voor gekozen om "mobiel erfgoed" in de wet te beschermen? Ze merken op dat het onwenselijk is als het Nederlandse erfgoed versnippert.
Het is van belang dat collecties bij elkaar blijven en niet uit elkaar vallen. Kan de regering reageren op de problemen rond de collectie van het Tropenmuseum en het Wereldmuseum?

3.3 Aanwijzing van cultuurgoederen en verzamelingen
Deze wet biedt twee beschermingsregimes voor roerende cultuurgoederen, de aanwijzing als beschermd cultuurgoed en de regels voor afstoting door het Rijk, een provincie of gemeente. De leden van de PvdA-fractie constateren dat een cultuurgoed voor bescherming onder één van beide regimes moet voldoen aan de criteria dat het van "bijzondere cultuurhistorische of wetenschappelijke betekenis is en dat als onvervangbaar en onmisbaar behoort te worden behouden voor het Nederlands cultuurbezit".
Deze leden zijn echter van mening dat er ook goederen zijn die een grote waarde hebben voor het regionale of lokale erfgoed en waarvan de betreffende gemeenschappen het van belang vinden dat deze ook beschermd worden.
Daarom vragen deze leden of de regering ook manieren overwogen heeft om deze cultuurgoederen te beschermen, mogelijk met een ander beschermingsniveau en betrokkenheid van provinciale en gemeentelijke autoriteiten. Daarnaast hebben de leden van deze fractie het gevoel dat het gekozen criterium de lat in het algemeen erg hoog legt voor een cultuurgoed om hier aanspraak op te kunnen maken.
Een groep cultuurgoederen die zich moeilijk lijkt te laten beschermen, wordt gevormd door het mobiel erfgoed, de waardevolle schepen, auto's, vliegtuigen, treinen en fietsen die door veel liefhebbers opgeknapt en actief gebruikt worden. Bij het mobiele erfgoed draagt een actief gebruik vaak ook bij aan het langdurig behoud.
De mobiliteit betekent echter ook dat deze erfgoederen relatief makkelijk aan buitenlandse geïnteresseerden overgedaan kunnen worden, zoals we een tijd terug gezien hebben met de SS Rosalie, een mooie stoomsleper die met Nederlands geld is opgeknapt en vervolgens aan een Turkse koper werd verkocht. Voor het kostbare onderhoud aan dit erfgoed is een vorm van erkenning ook belangrijk, omdat daarmee de waarde van een voertuig mede kan worden onderbouwd. Daarom vragen de eigenaren van ons mobiele erfgoed in de ogen van de leden van deze fractie terecht om een betere erkenning en bescherming van de waarde van hun bezit voor het vertellen van het verhaal van de Nederlandse geschiedenis. Deze leden willen graag van de regering weten welke voorwerpen van het mobiel erfgoed op dit moment al bescherming krijgen door een aanwijzing als beschermd cultuurgoed. Ook horen deze leden graag van de regering welke beschermings-maatregelen zij het meest effectief acht voor het mobiel

erfgoed en of een aanwijzing als mobiel monument of beschermd cultuurgoed daarin een aanvulling kan vormen. Zou de regering een selectieprogramma willen starten om nog niet beschermde topstukken van het mobiel erfgoed te identificeren en beschermen? De cultuurgoederen die op dit moment al aangewezen zijn op basis van de Wet tot behoud van cultuurbezit staan op de zogenaamde wbc-lijst.
De leden van genoemde vragen de regering of zij van mening is dat deze lijst op dit moment evenwichtig opgebouwd is en hoe deze opbouw in de tijd verklaard kan worden. Als de opbouw op dit moment getypeerd kan worden als onevenwichtig en te veel door het toeval bepaald, dan vragen de leden van deze fractie of de regering overweegt om met een aanwijzingsprogramma het evenwicht in de lijst te vergroten. De leden van de SP-fractie merken op dat het overgaan van cultuurgoed uit particulier bezit naar een buitenlands museum als consequentie heeft dat dit cultuurgoed voorgoed uit Nederland zal verdwijnen en dus ook in de toekomst niet meer voor een Nederlands publiek toegankelijk zal zijn. Zij vragen of op een later moment het betreffende cultuurgoed weer terug naar Nederland kan worden gehaald. Hoe wordt voorkomen dat er op deze wijze voor Nederland belangrijk erfgoed voorgoed verdwijnt uit Nederland, zo willen zij weten. Als een verzameling eenmaal als beschermde verzameling is aangewezen, is elk cultuurgoed uit de verzameling een beschermd cultuurgoed, ook al is dat cultuurgoed op zichzelf bezien niet onvervangbaar en onmisbaar. De leden van de CDA-fractie vragen of dit niet betekent dat bijvoorbeeld musea opgescheept kunnen blijven zitten met grote verzamelingen van voorwerpen die op zichzelf vervangbaar en misbaar zijn. Deze leden vragen of er situaties zijn waarin hiervan kan worden afgeweken, zodat eigenaren wel een deel van een verzameling kunnen afstoten en alleen het onvervangbare behouden.

9.3. Openbare internetconsultatie

9.3.2 Mobiel erfgoed

De leden van de VVD-fractie hebben signalen gekregen dat de wettelijke regeling voor rijdend erfgoed - oldtimers - anders is dan de regeling voor varend erfgoed, omdat de laatste categorie onder EU-regelingen zou vallen.
Dan gaat het bijvoorbeeld om milieu, veiligheid of energievereisten ten aanzien van het vervoermiddel.
Is dat correct en kan de regering aangeven hoe ze met deze verschillen wil omgaan? Is dat in haar ogen rechtvaardig naar zowel de private eigenaars als naar het doel van het beheer en behoud van het erfgoedrecht, zo vragen de leden. Deze leden sluiten zich aan bij de inbreng van enkele indieners in de internet-consultatie en zijn nog niet voldoende gerustgesteld door de beantwoording van de regering. Deze leden stellen dat we moeten voorkomen dat mobiel erfgoed dat voor nationaal belang is, verdwijnt naar het buitenland. In hoeverre is in de wet geborgd dat schepen, vliegtuigen, auto's, treinen en trams, die nationale betekenis kunnen hebben, ook behoren tot het Nederlandse erfgoed? Hoeveel ruimte en/of beperkingen geeft de wet om dit soort erfgoed ook mobiel te laten zijn? De leden van deze fractie merken op dat met betrekking tot erfgoed-behoud mevrouw Koolhoven* aandacht besteedt aan een drietal mogelijkheden van erfgoedbeheer (trust, vruchtgebruik en de wettelijke verplichting tot behoud en instandhouding erfgoed). Zou de regering haar visie kunnen geven op dit artikel en de daar voorgestelde mogelijkheden tot erfgoedbehoud van (nieuwe) goederen? Kan de regering ook ingaan op de mogelijkheden voor erfgoedbeleid met betrekking tot het varend erfgoed, zo verzoeken zij. De leden van de SP-fractie vragen om een toelichting op de bescherming van mobiel erfgoed.
Zij vragen met name wat er wettelijk is geregeld ten aanzien van varend erfgoed. In de praktijk lijkt het behoud en onderhoud van de historische vloot door particulieren belemmerd te worden door regelgeving die niet zomaar toe te passen is op historische vaartuigen. Deze leden vragen of de regering bereid is in gesprek te gaan met betrokken organisaties om te bezien op welke wijze de bescherming van varend erfgoed beter geregeld kan worden.
Verder vragen zij of de regering bereid is een lijst op te stellen van waardevol en te behouden mobiel erfgoed in bredere zin.
De leden van de CDA-fractie willen weten wat er uit het onderzoek naar sectorale regelgeving die belemmerend kan werken voor het functioneren van mobiel erfgoed is gekomen. Deze leden vragen wat de status is van het Nationaal Register Mobiel Erfgoed. Door wie wordt dit register beheerd en bijgehouden? Hoe compleet is dit register? Overweegt de regering dit register op te nemen in de Erfgoedbalans en de Erfgoedmonitor? De leden van deze fractie vragen of er een lijst van uniek mobiel erfgoed kan worden opgenomen. Deze leden vragen ook een reactie van de regering op de suggestie om bij (dreigende) vervreemding van geregistreerd mobiel erfgoed dezelfde procedure als geschetst in paragraaf 4.2 op te nemen.
Zij vragen of mobiel erfgoed dat met overheidssubsidies is aangekocht of gerestaureerd in ieder geval opgenomen kan worden als cultureel erfgoed. Deze leden verwijzen hier naar het voorbeeld van de monumentale stoomsleepboot in Maassluis, die na restauratie, betaald met subsidies, verkocht is aan een Turks museum. De leden van de D66-fractie lezen dat de staat van ons mobiel erfgoed over het algemeen voortreffelijk is, dankzij vele tientallen grotere en kleinere organisaties die zich hier vaak vrijwillig voor inzetten. Op welke wijze wordt geborgd dat mobiel erfgoed ook voor toekomstige generaties behouden blijft en dat de topstukken niet naar het buitenland verdwijnen? Ook vragen deze leden of mobiel erfgoed kan worden aangewezen als (onderdeel van) een beschermd dorps- of stadsgezicht? Historische schepen die in de haven liggen kunnen immers net zo bepalend zijn voor het dorps- of stadsgezicht als een kerk of een stadhuis.

* R. Koolhoven, "Het vinden en redden van de Titanic. Over de Amerikaanse trust als inspiratie voor Nederlands erfgoedbehoud", NTBR 2014/28, afl. 6.

Meer lezen? Zie https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-34109-6.html.

Bron: Officiële bekendmakingen

Erfgoedwet bundeling en aanpassing van regels op het terrein van cultureel erfgoed nota naar aanleiding van het verslag Tweede Kamer

De regering dankt de vaste commissie voor Onderwijs, Cultuur en Wetenschap voor de schriftelijke inbreng bij het wetsvoorstel Erfgoedwet. Zij heeft er goede nota van genomen dat de commissie, onder het voorbehoud dat de in haar verslag gestelde vragen en gemaakte opmerkingen voldoende zullen zijn beantwoord, de openbare behandeling van het wetsvoorstel genoegzaam voorbereid acht. In onderstaande beantwoording wordt de indeling van het verslag van de commissie gevolgd.

De nota naar aanleiding van het verslag, Tweede Kamer, vergaderjaar 2014-2015, 34 109, nr. 7 bevat 89 pagina's.

Hieronder enkele stukjes tekst over schepen en mobiel erfgoed:

<u>1. Inleiding</u>
Met grote interesse heeft de regering kennis genomen van de vragen en opmerkingen van de leden van de diverse fracties over het wetsvoorstel voor de Erfgoedwet.
De regering dankt de fracties voor hun betrokkenheid bij de bescherming van ons cultureel erfgoed en de zorg daarvoor. De zorg voor ons cultureel erfgoed raakt ons allemaal. Nederland is rijk aan cultureel erfgoed. Cultureel erfgoed is overal in onze samenleving aanwezig: in onze musea, in onze historische binnensteden, op het platteland, in de bodem en -als immaterieel erfgoed - in onze tradities, rituelen en verhalen. Cultureel erfgoed is de bron voor het verhaal over de geschiedenis van Nederland. Het maakt het verleden zichtbaar, biedt ankerpunten om het heden te begrijpen en om over de toekomst na te denken. Het is ook een inspiratiebron voor vernieuwing in vormgeving en ruimtelijke ontwikkeling, en heeft een belangrijke economische waarde. Om te zorgen dat cultureel erfgoed ook voor toekomstige generaties behouden zal blijven, moeten we er zorgvuldig mee omgaan. Voorwaarde is wel dat de regels voor de omgang met ons erfgoed eenduidig zijn, en dat helder is wie waar voor verantwoordelijk is en hoe het toezicht daarop geregeld is.
Met dit wetsvoorstel schept de regering een algemeen kader voor het beschermen van een breed spectrum van cultureel erfgoed. Het is voor het eerst dat er in Nederland één overkoepelende wet is voor al het erfgoed.
n de Erfgoedwet wordt bestaande wet- en regelgeving geharmo-niseerd, overbodige regels geschrapt en wordt de verantwoordelijkheid voor de bescherming van het cultureel erfgoed zo veel mogelijk gelegd bij het erfgoedveld zelf: musea, collectiebeheerders, archeologen, eigenaren en overheden. Daarmee spreekt de regering het vertrouwen uit dat de sector voldoende kennis, deskundigheid en betrokkenheid heeft om de zorg voor ons cultureel erfgoed in de praktijk waar te maken. De regering neemt voor ons cultureel erfgoed haar verantwoordelijkheid met als uitgangspunt een goede balans tussen de omvang van de verplichtingen en de verwachte effecten zonder voorbij te gaan aan de professionaliteit van de sector en de overheden.
De regering heeft, ondanks de samenhang in de vragen van verschillende fracties, er vanwege de inzichtelijkheid voor gekozen om de vragen zoveel mogelijk separaat te beantwoorden in de volgorde van de indeling van het verslag.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen een nadere uitleg waarom de Erfgoedwet geen volledige bescherming biedt aan immaterieel erfgoed, het cultuurlandschap, mobiel erfgoed en waardevolle interieurs (top-ensembles).
Bestaat het gevaar dat deze beschermingscategorieën blijven liggen en daarmee verdwijnen?
Met het wetsvoorstel schept de regering een algemeen kader voor het beschermen van een breed spectrum van cultureel erfgoed. Er is bewust niet voor gekozen om aparte categorieën voor het behoud en beheer van bovengenoemde vormen van erfgoed te introduceren.
Enerzijds omdat bescherming van immaterieel erfgoed, mobiel erfgoed en waardevolle interieurs al geborgd is binnen het kader van de Erfgoedwet, anderzijds omdat dit voor cultuurlandschappen zijn beslag krijgt in de Omgevingswet. Dit wordt respectievelijk toegelicht voor immaterieel erfgoed in paragraaf 9.3.4, voor mobiel erfgoed in paragraaf 3.1 in beantwoording op de vragen van de leden van de ChristenUniefractie omtrent de wijze waarop zogenaamd "mobiel erfgoed" nu beschermd is, voor cultuurlandschap in paragraaf 3.4 in beantwoording op de vragen van de leden van de SP-fractie omtrent de bescherming van cultuurland-schappen en voor interieurs in paragraaf 3.5 in beantwoording op de vragen van de leden van de VVD-fractie.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen op welke wijze zogenaamd "mobiel erfgoed" nu beschermd is. Waarom is er niet voor gekozen om "mobiel erfgoed" in de wet te beschermen?

Op verschillende manieren zet de regering zich in voor het behoud van mobiel erfgoed. De stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN) heeft met steun van de regering het Nationaal Register Mobiel Erfgoed ontwikkeld, om dit erfgoed in Nederland te inventariseren. Dit register geeft een titel voor het verkrijgen van subsidies en leningen. Daarnaast benutten gemeenten het register bij het toewijzen van ligplaatsen, bijvoorbeeld voor de inrichting van historische havens. Verder is het mobiele erfgoed een onderdeel van de erfgoedmonitor en erfgoedbalans.
Ten behoeve van de instandhouding kunnen eigenaren van mobiel erfgoed zoals oude treinen, auto's en vliegtuigen een beroep doen op een laagrentende lening bij het Nationaal Restauratiefonds, waarbij het Mondriaan Fonds de inhoudelijke advisering verzorgt. Voor het varende erfgoed heeft het Nationaal Restauratiefonds in samenwerking met het VSB fonds een aparte regeling.
Dit draagt bij aan de versterking van de kwaliteit en het operationeel houden van bijzonder mobiel erfgoed.
Het NRF heeft tot dusver drie leningen verstrekt.
Voor locomotief NS 7742 Bello van het Museum Stoomtram Hoorn Medemblik en twee boten Hydrograaf en Piet Hein, waarvan laatstgenoemde een geschenk is geweest van het Nederlandse volk aan het Prinselijke Paar Juliana en Bernard. Een lening voor De Catalina, de vliegboot die eigendom is van een besloten vennootschap, is niet doorgegaan. De vestiging van een hypotheek als onderpand

kon niet op instemming van een van de aandeelhouders rekenen. Mobiel erfgoed kan overigens ook een rijksbeschermde status krijgen. Mobiel erfgoed valt onder de categorie cultuurgoederen in dit wetsvoorstel omdat het roerende zaken betreft en kan zodoende als beschermd cultuurgoed worden aangewezen. Hiervoor geldt -net zoals voor andere roerende zaken- een terughoudend aanwijzingsbeleid. In beginsel vinden aanwijzingen alleen plaats als het cultuurgoed uit Nederland dreigt te verdwijnen.

De leden van de PvdA-fractie willen graag van de regering weten welke voorwerpen van het mobiel erfgoed op dit moment al bescherming krijgen door een aanwijzing als beschermd cultuurgoed. Ook horen deze leden graag van de regering welke beschermingsmaatregelen zij het meest effectief acht voor het mobiel erfgoed en of een aanwijzing als mobiel monument of beschermd cultuurgoed daarin een aanvulling kan vormen. Zou de regering een selectieprogramma willen starten om nog niet beschermde topstukken van het mobiel erfgoed te identificeren en beschermen?
In publieke collecties zijn talrijke voorbeelden van mobiel erfgoed aanwezig. Denk aan boten in de collectie van het Scheepvaartmuseum, koetsen in de collectie van Paleis het Loo, vliegtuigen in de collectie van het Legermuseum.
Op de lijst van aanwijzingen staat een enkel aangewezen mobiel cultuurgoed, zoals een kajak die door walvisvaarders is meegenomen uit West-Groenland, en enkele draaiorgels. De aangewezen cultuurgoederen vormen een aanvulling op de talrijke publieke collecties in Nederland. Cultuurgoederen in (museaal) overheidsbezit zijn niet aangewezen, omdat ervan uitgegaan wordt dat de desbetreffende overheid er goed mee omgaat.

De problematiek voor het behoud van het mobiele erfgoed kenmerkt zich vooral doordat op een aantal gebieden wet- en regelgeving bestaat die door het veld als belemmerend wordt ervaren. Enkele jaren geleden is in het kader van de Modernisering van de Monumentenzorg onderzoek verricht naar sectorale regelgeving die belemmerend kan werken voor het functioneren van mobiel erfgoed. De regering heeft uw Kamer over dit onderzoek geïnformeerd (Kamerstukken II 2010/11, 32 156, nr. 26).
De conclusie was dat er op een aantal gebieden wet- en regelgeving bestaat die door het veld als belemmerend wordt ervaren. Voorbeelden zijn eisen ten aanzien van brandstofgebruik, Rijtijdenwet (verplichte tachograaf in historische bus), milieueisen over verfsoorten, arbo-zaken en eisen om publiek toegankelijke ruimten ook voor invalide burgers geschikt te maken. Dit zijn belangrijke maatschappelijke eisen en er kan niet één op één een uitzondering voor mobiel erfgoed gemaakt worden.
Wel onderkent de regering dat sommige wettelijke eisen nadelig uitpakken voor het mobiel erfgoed. De Minister van OCW zet zich ervoor in om het erfgoedbelang onder de aandacht te brengen bij de voorbereiding van wetsvoorstellen van andere departementen.
Binnen zijn mogelijkheden zal de Minister van OCW bij de ontwikkeling van voor mobiel erfgoed belemmerende voorstellen, het belang van het mobiel erfgoed verdedigen. Daarbij mag overigens nooit gevaar ontstaan voor de gebruiker of bezoeker van dat mobiel erfgoed. Met het veld is afgesproken dat het aan het Ministerie van OCW zal melden wanneer het (de ontwikkeling van) wet- en regelgeving signaleert waarbij belemmeringen worden opgeworpen voor activiteiten van die sector.

9.3.2 Mobiel erfgoed
De leden van de VVD-fractie hebben signalen gekregen dat de wettelijke regeling voor rijdend erfgoed - oldtimers - anders is dan de regeling voor varend erfgoed, omdat de laatste categorie onder EU-regelingen zou vallen.
Dan gaat het bijvoorbeeld om milieu, veiligheid of energiever-eisten ten aanzien van het vervoermiddel.
Is dat correct en kan de regering aangeven hoe ze met deze verschillen wil omgaan? Is dat in haar ogen rechtvaardig naar zowel de private eigenaars als naar het doel van het beheer en behoud van het erfgoedrecht, zo vragen de leden.
Deze leden sluiten zich aan bij de inbreng van enkele indieners in de internet-consultatie en zijn nog niet voldoende gerustgesteld door de beantwoording van de regering. De leden van de CDA-fractie willen weten wat er uit het onderzoek naar sectorale regelgeving die belemmerend kan werken voor het functioneren van mobiel erfgoed is gekomen.

In het kader van de Modernisering van de Monumentenzorg is onderzoek verricht naar sectorale regelgeving die belemmerend kan werken voor het functioneren van mobiel erfgoed. Het onderzoek naar mobiel erfgoed is in het voorjaar van 2010 uitgevoerd (Kamerstukken II 2010/11, 32 156, nr. 26.). De conclusie is dat er op een aantal gebieden wet- en regelgeving bestaat die door het veld als belemmerend wordt ervaren. Voorbeelden zijn eisen ten aanzien van brandstofgebruik, Rijtijdenwet (verplichte tachograaf in historische bus), milieueisen over verfsoorten, arbo-zaken en eisen om publiek toegankelijke ruimten ook voor invalide burgers geschikt te maken. Sommige van deze eisen komen voort uit Europese regelgeving.
In algemene zin is de Europese regelgeving niet alleen van invloed op varend erfgoed, maar ook op rijdend erfgoed. Het gaat hier om belangrijke maatschappelijke eisen en er kan niet één op één een uitzondering voor mobiel erfgoed gemaakt worden. Wel onderkent de regering dat sommige wettelijke eisen nadelig uitpakken voor het mobiel erfgoed.

De Minister van OCW zet zich ervoor in om het erfgoedbelang onder de aandacht te brengen bij de voorbereiding van wetsvoorstellen van andere departementen. Binnen zijn mogelijkheden zal de Minister van OCW bij de ontwikkeling van voor mobiel erfgoed belemmerende voorstellen, het belang van het mobiel erfgoed verdedigen. Daarbij mag nooit gevaar ontstaan voor de gebruiker of bezoeker van dat mobiel erfgoed.
Met het veld is afgesproken dat het aan het Ministerie van OCW zal melden wanneer het (de ontwikkeling van) wet- en regelgeving signaleert waarbij belemmeringen worden opgeworpen voor activiteiten van die sector.
Vervolgens zal het Ministerie daarop een afweging maken in samenspraak met het veld en andere relevante partijen, waarbij de melding zal worden afgewogen binnen de kaders van algemeen beleid met als uitgangspunt versimpeling van wet- en regelgeving: regeldruk verminderen en

ontheffingen in plaats van extra regels en meer overheidsbemoeienis.

De leden van de VVD-fractie stellen dat we moeten voorkomen dat mobiel erfgoed dat voor nationaal belang is, verdwijnt naar het buitenland. In hoeverre is in de wet geborgd dat schepen, vliegtuigen, auto's, treinen en trams, die nationale betekenis kunnen hebben, ook behoren tot het Nederlandse erfgoed? Hoeveel ruimte en/of beperkingen geeft de wet om dit soort erfgoed ook mobiel te laten zijn?
Het wetsvoorstel geeft zeker ruimte om de aard van het erfgoed te respecteren. Een voorbeeld is hoe wordt omgegaan met beschermde draaiorgels.
Die kunnen regelmatig binnen Nederland verplaatst worden. In de praktijk hoeft niet elke verplaatsing gemeld te worden aan de inspecteur van de Erfgoedinspectie, zolang ze op dezelfde dag op de bekende plaats terugkeren. Dit kan dus eveneens voor vliegtuigen, auto's en trams gelden. Een verplaatsing naar het buitenland moet wel altijd worden gemeld. Mobiel erfgoed kan dus mobiel blijven aangezien in de praktijk niet elke verplaatsing binnen Nederland hoeft te worden gemeld.

De leden van de VVD-fractie merken op dat met betrekking tot erfgoed-behoud mevrouw Koolhoven aandacht besteedt aan een drietal mogelijk-heden van erfgoedbeheer (trust, vruchtgebruik en de wettelijke verplichting tot behoud en instandhouding erfgoed). Zou de regering haar visie kunnen geven op dit artikel en de daar voorgestelde mogelijkheden tot erfgoedbehoud van (nieuwe) goederen? Kan de regering ook ingaan op de mogelijkheden voor erfgoedbeleid met betrekking tot het varend erfgoed, zo verzoeken zij.

Het artikel beschrijft hoe een commerciële instelling de kosten voor het bergen van objecten van de Titanic en het beheren van de objecten op zich heeft genomen.
De gemaakte kosten worden terugverdiend door middel van een reizende tentoonstelling, publicaties etc.
Hoewel dit zeker een interessante constructie is, merkt de regering op dat de Titanic een exceptioneel scheepswrak is, met wereldwijd grote bekendheid. Dit verklaart dat er voor het omhoog halen en beheren van objecten uit het wrak commerciële belangstelling bestaat. In algemene zin hebben scheepswrakken in Nederlandse wateren deze icoonwaarde in mindere mate, ofschoon ze vanuit cultuurhistorisch en wetenschappelijk oogpunt zeker interessant zijn.
Het Nederlandse archeologiebeleid is er op gericht om archeologische vindplaatsen, waaronder scheepswrakken, bij voorkeur ter plaatse te behouden. De gedachte hierachter is dat het bodemarchief eindig en kwetsbaar is en dat het als bron voor ons verleden beschermd moet worden.
Alleen als er een directe aanleiding is, bijvoorbeeld de aanleg van een woonwijk of een windmolenpark, wordt overgegaan tot het opgraven van archeologische resten.

In de Nederlandse wetgeving is er voor gekozen om de archeologische onderzoeks-verplichting te koppelen aan de bestaande ruimtelijke ordeningssystematiek.
De belangen van het behoud van de archeologische vindplaats en de belangen van de aanvrager worden daarbij tegen elkaar afgewogen, waarbij de voorkeur uitgaat naar behoud in situ. Dit is een andere benadering dan waarbij de keuze tot al dan niet opgraven wordt gemaakt op basis van de vraag of een opgraving economisch rendabel is.
Voor de bekostiging van archeologisch onderzoek heeft Nederland, evenals de ons omringende landen, de uitgangspunten van het Europese verdrag van Valletta (Malta) geïmplementeerd. In dit verdrag is geregeld dat de initiatiefnemer van een verstoring de kosten van het archeologisch onderzoek draagt. Deze kosten komen dus in veel gevallen niet voor rekening van de overheid.

Overigens onderzoekt de regering op dit moment samen met de gemeente Lelystad en de provincie Flevoland de mogelijkheden voor het beheer van de maritiem archeologische rijkscollectie die vergelijkbaar is met de in het artikel beschreven opties. De maritiem archeologische rijkscollectie, met daarin scheepswrakken uit de IJsselmeerpolders en de Nederlandse wateren, is op dit moment ondergebracht in het maritiem archeologisch depot van de RCE. Onderzocht wordt of het beheer, middels een beheersovereenkomst, in de toekomst kan komen te liggen bij een private instelling, Stichting Batavialand, waarbij de collectie onderdeel gaat uitmaken van een cultuurbelevingspark. De collectie blijft wel eigendom van de Nederlandse staat. Wat betreft de mogelijkheden voor erfgoedbeleid met betrekking tot het varend erfgoed het volgende. Het wetsvoorstel biedt een kader voor het beschermen van een breed spectrum van roerend en onroerend cultureel erfgoed, inclusief het mobiel erfgoed.

Naast de wettelijke beschermingsmogelijkheden is er specifiek beleid ontwikkeld voor mobiel erfgoed.
De stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN) heeft met steun van de regering het Nationaal Register Mobiel Erfgoed ontwikkeld, om dit erfgoed in Nederland te inventariseren. Dit register geeft een titel voor het verkrijgen van subsidies en leningen. Daarnaast benutten gemeenten het register bij het toewijzen van ligplaatsen, bijvoorbeeld voor de inrichting van historische havens.
Verder is het mobiele erfgoed een onderdeel van de erfgoedmonitor en erfgoedbalans. Ten behoeve van de instandhouding kunnen eigenaren van mobiel erfgoed zoals oude treinen, auto's en vliegtuigen een beroep doen op een laagrentende lening bij het Nationaal Restauratiefonds, waarbij het Mondriaan Fonds de inhoudelijke advisering verzorgt. Voor het varende erfgoed heeft het Nationaal Restauratiefonds in samenwerking met het VSB fonds een aparte regeling. Dit draagt bij aan de versterking van de kwaliteit en het operationeel houden van bijzonder mobiel erfgoed. Het NRF heeft tot dusver drie leningen verstrekt. Voor locomotief NS 7742 Bello van het Museum Stoomtram Hoorn Medemblik en twee boten Hydrograaf en Piet Hein, waarvan laatstgenoemde een geschenk is geweest van het Nederlandse volk aan het Prinselijke Paar Juliana en Bernard.

De leden van de SP-fractie vragen om een toelichting op de bescherming van mobiel erfgoed. Zij vragen met name wat er wettelijk is geregeld ten aanzien van varend erfgoed.
In de praktijk lijkt het behoud en onderhoud van de historische vloot door particulieren belemmerd te worden door regelgeving die niet zomaar toe te passen is op historische vaartuigen. Deze leden vragen of de regering

bereid is in gesprek te gaan met betrokken organisaties om te bezien op welke wijze de bescherming van varend erfgoed beter geregeld kan worden. Verder vragen zij of de regering bereid is een lijst op te stellen van waardevol en te behouden mobiel erfgoed in bredere zin.
Voor het antwoord op deze vraag verwijst de regering naar het antwoord op overeenkomstige vragen gesteld door de leden van de CDA-fractie als de VVD-fractie.
Daarbij zij nog het volgende opgemerkt. Onderwerpen als milieu, veiligheid en energie met de bijbehorende regelgeving vallen buiten het bestek van dit wetsvoorstel. Dat laat onverlet dat er overleg is met de sector over de belemmerende effecten van sectorale regelgeving voor het functioneren van het mobiel erfgoed.

De leden van de CDA-fractie vragen wat de status is van het Nationaal Register Mobiel Erfgoed. Door wie wordt dit register beheerd en bijge-houden? Hoe compleet is dit register? Overweegt de regering dit register op te nemen in de Erfgoedbalans en de Erfgoedmonitor? De leden van deze fractie vragen of er een lijst van uniek mobiel erfgoed kan worden opgenomen.

Het Nationaal Register Mobiel Erfgoed is ontwikkeld door de Stichting Mobiele Collectie Nederland en wordt van informatie voorzien vanuit de sectorale registers, ontwikkeld door of in opdracht van de koepelorganisaties: Federatie Oud-Nederlandse Vaartuigen (FONV), Historisch Railvervoer Nederland (HRN), Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs (FEHAC) en Nationale Federatie Historische Luchtvaart (NFHL).
Het Nationaal Register Mobiel Erfgoed en de sectorale registers zijn opgezet dankzij bijdragen van het Ministerie van OCW, het Mondriaan Fonds en het Prins Bernhard Cultuurfonds. Het onderhoud en verdere ontwikkeling ervan gebeuren door de inzet van vele vrijwilligers, gecoördineerd en begeleid door de genoemde koepelorganisaties. Het mobiel erfgoed is rijk, divers en omvangrijk. Sommige deelsectoren, zoals rail gebonden erfgoed, zijn vrijwel geheel in beeld.
In andere deelsectoren, zoals water (schepen) en weg gebonden erfgoed, is nog veel werk te verrichten.
Overigens wordt het mobiel erfgoed al meegenomen in de Erfgoedmonitor en de Erfgoedbalans.

De leden van de CDA-fractie vragen ook een reactie van de regering op de suggestie om bij (dreigende) vervreemding van geregistreerd mobiel erfgoed dezelfde procedure als geschetst in paragraaf 4.2 op te nemen. Zij vragen of mobiel erfgoed dat met overheidssubsidies is aangekocht of gerestaureerd in ieder geval opgenomen kan worden als cultureel erfgoed. Deze leden verwijzen hier naar het voorbeeld van de monumentale stoomsleepboot in Maassluis, die na restauratie, betaald met subsidies, verkocht is aan een Turks museum.
Voor het in het wetsvoorstel gehanteerde begrip cultureel erfgoed is het al dan niet ontvangen hebben van overheidssubsidie niet relevant. De procedure in paragraaf 4.2 is van toepassing voor zover het beschermde cultuurgoederen betreft, ongeacht of het gaat om al dan niet geregistreerd mobiel erfgoed. In het geval van de SS Rosalie was behoud ervan voor Nederland geen voorwaarde bij de subsidie van het Mondriaan Fonds, zoals de regering destijds in beantwoording op de schriftelijke vragen van het lid Monasch heeft gemeld. In algemene zin geldt overigens dat het de subsidieverstrekker vrij staat om nadere verplichtingen aan de verlening van subsidie te verbinden.

De leden van de D66-fractie vragen op welke wijze wordt geborgd dat mobiel erfgoed ook voor toekomstige generaties behouden blijft en dat de topstukken niet naar het buitenland verdwijnen. Ook vragen deze leden of mobiel erfgoed kan worden aangewezen als (onderdeel van) een beschermd dorps- of stadsgezicht? Historische schepen die in de haven liggen kunnen immers net zo bepalend zijn voor het dorps- of stadsgezicht als een kerk of een stadhuis.
Het algemene wettelijke instrumentarium is ook beschikbaar voor mobiel erfgoed. Aldus kan mobiel erfgoed ook in aanmerking komen voor aanwijzing als beschermd cultuurgoed en behouden worden voor het Nederlands cultuurbezit. Aanwijzing zou bijvoorbeeld aan de orde kunnen zijn als het cultuurgoed voldoet aan de aanwijzingscriteria en naar het buitenland dreigt te verdwijnen. Bij beschermde stads- en dorpsgezichten is het aan de gemeente om te voorzien in een passend beschermingsregime. Dit regime kan eventueel toezien op historische schepen in een haven. Te denken valt dan aan toewijzen van vaste ligplaatsen.

Meer lezen? Zie
https://zoek.officielebekendmakingen.nl/dossier/34109/kst-34109-7?resultIndex=9&sorttype=1&sortorder=4.

Bron: Officiële bekendmakingen

Brief van de Staatssecretaris OCW 32 156 nummer 26 inzake inventarisatie problematiek mobiel erfgoed uit 2010

Let wel! Dit document is in 2010 gepubliceerd.
In de beantwoording van de huidige vragen m.b.t. het mobiel erfgoed wordt naar dit document verwezen, vandaar dat we die er toch maar bijgepakt hebben en alleen de relevante stukken over mobiel erfgoed uit de brief en de bijlagen hebben overgenomen. (JB)

Op 28 september 2009 (kamerstuk 32 156, nr. 1) is de Beleidsbrief Modernisering Monumentenzorg (hierna: MoMo) naar uw Kamer gestuurd.
Ook heeft uw Kamer mijn ambtsvoorganger gevraagd om onderzoeken uit te voeren naar mobiel erfgoed en vrijwilligers in de monumentenzorg. In de bijlagen 3 en 4 vindt u de resultaten van en mijn reactie op deze twee onderzoeken.

2. Mobiel erfgoed
Het onderzoek naar mobiel erfgoed is in het voorjaar van 2010 uitgevoerd. De conclusie is dat er op een aantal gebieden wet- en regelgeving bestaat die door het veld als belemmerend wordt ervaren. Met het veld is afgesproken dat het aan OCW zal melden wanneer het (de ontwikkeling van) wet- en regelgeving signaleert waarbij belemmeringen worden opgeworpen voor activiteiten van die sector.

OCW zal daarop een afweging maken in samenspraak met het veld en andere relevante partijen, waarbij de melding zal worden afgewogen binnen de kaders van algemeen beleid. Indien nodig zal OCW het erfgoed belang inbrengen bij de voorbereiding van wetsvoorstellen van andere departementen. Dit moet wel leiden tot versimpelen van wet- en regelgeving: regeldruk verminderen en ontheffingen in plaats van extra regels en meer overheidsbemoeienis.
Zie ook https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32156-26.html.

Bijlage 4 Belemmerende wet- en regelgeving Mobiel Erfgoed
In de beleidsbrief Modernisering Monumentenzorg heeft mijn voorganger een onderzoek aangekondigd naar belemmerende wet- en regelgeving voor het functioneren van mobiel erfgoed. Dat onderzoek is inmiddels verricht. Na gesprekken met relevante organisaties binnen de mobiele erfgoedsector (hierna 'het veld' genoemd), is een rapport tot stand gekomen, dat inzicht geeft in de belemmeringen die het veld ervaart door huidige wet- en regelgeving. Ook is verkend of en hoe deze belemmeringen mogelijk zouden kunnen worden opgelost. Bij dit rapport zijn medewerkers van het Instituut Collectie Nederland, de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, de Mobiele Collectie Nederland en de Landelijke Woonboten Organisatie betrokken.

Het onderzoek is in het voorjaar van 2010 uitgevoerd; de conclusie is dat er op een aantal gebieden sectorale wet- en regelgeving bestaat die door het veld als belemmerend worden ervaren. Deze zijn divers, en vanuit andere perspectieven uit de samenleving soms zelfs wenselijk. Daarbij kan gedacht worden aan het verbod op het gebruik van asbest bij reparatie of vervanging, of aan bepaalde milieuwetgeving. Het maatschappelijk belang van dergelijke wetten is dusdanig dat ontheffingen niet aan de orde zijn. Er is echter ook regelgeving van toepassing op de mobiele erfgoedsector waarbij de vraag gesteld kan worden of er geen uitzonderingen voor historisch erfgoed gemaakt kan worden. Deze regelgeving komt vaak voort uit richtlijnen die in Europees verband zijn geformuleerd en waarvoor geen uitzonderingen kunnen gelden.
Ook is duidelijk dat deze problematiek niet een eindig karakter heeft. Ook in de toekomst zal immers nog steeds wetgeving worden gemaakt waarbij (mogelijk onbedoeld) belemmeringen worden opgeworpen voor het veld.
Daarom wordt de volgende aanpak voorgestaan.

Met het veld is afgesproken dat het in de toekomst zal melden aan OCW wanneer het (de ontwikkeling van) wet- en regelgeving signaleert die mogelijk onbedoeld belemmeringen opwerpt voor de activiteiten van die sector. OCW zal daarop een afweging maken in samenspraak met haar uitvoerende diensten, het veld en andere relevante partijen. Afgewogen zal worden hoe de melding van het veld zal worden behandeld, steeds binnen de kaders van algemeen beleid. Dat betekent dat de aanpak moet leiden tot het versimpelen van wet- en regelgeving in plaats van complexer maken; regeldruk verminderen in plaats van vermeerderen. Er moet dus sprake zijn van ontheffingen binnen bestaande wet- en regelgeving in plaats van extra regels en minder in plaats van meer overheidsbemoeienis. Oplossingen mogen niet leiden tot grotere ambtelijke inzet.
Zie ook https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-93636.

Bron: Officiële bekendmakingen

Brief minister Bussemaker over de Erfgoedwet naar Tweede Kamer

Op 11 juni 2015 heeft minister Jet Bussemaker van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap een brief verstuurd aan de Tweede Kamer. Dit deed zij naar aanleiding van een toezegging tijdens het debat over de Erfgoedwet op 2 juni jl.

De Erfgoedwet werd op 2 juni 2015 in de Tweede Kamer besproken.De brief start met een reactie op de amendementen die zijn ingediend door de verschillende partijen. De minister constateert dat een groot deel van de Tweede Kamer veel belang hecht aan het aanscherpen van de procedure voor de afstoting van cultuurgoederen.
Ook geldt dit voor de versterking van de rol die particulieren hierin spelen.

De minister spreekt zich in de brief uit voor het grote belang van het identificeren en verspreiden van kennis over interieurs en ensembles. Verder geeft de minister aan dat ze positief staat tegenover de bedoeling van het amendement waarbij 'uitzonderlijke schoonheid' wordt toegevoegd aan de criteria voor de aanwijzing van beschermde cultuurgoederen. Het oordeel over dit amendement is aan de Tweede Kamer.

Als reactie op een vraag van een kamerlid over de ontheffing op het opgravingsverbod voor amateur-archeologen, geeft de minister aan dat zij van oudsher een belangrijke rol spelen in het stelsel voor het behoud van en de kennis over archeologie. Het is onwenselijk als zij deze rol verliezen. Daarom moet het voor verenigingen van amateurarcheologen mogelijk blijven om zelfstandig te kunnen opgraven op locaties waar de archeologie niet behoudenswaardig is.
Na de zomer is de behandeling van de Erfgoedwet in de Eerste Kamer. Naar verwachting treedt de wet op 1 januari 2016 in werking.

De gehele brief is te lezen op de website van de Tweede Kamer, zie
http://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2015Z11035&did=2015D22376.

Hieronder een stukje uit de brief van de Minister OCW over het mobiel erfgoed:

Een soortgelijke redenering gaat op voor het amendement nr. 24 van het lid Bisschop (Kamerstukken II 2014/15, 34 109, nr. 24) dat er toe strekt om expliciet te benoemen dat vervoermiddelen als cultuurgoed onder de reikwijdte van de wet vallen. Ook dit amendement ontraad ik derhalve.
De definitie cultuurgoed is immers juist zo ruim

geformuleerd dat hier alle roerende zaken onder vallen, van schilderijen tot zilverwerk en van beeldhouwkunst tot oldtimers. Door in de wet slechts een enkele categorie toe te voegen, wordt de indruk gewekt dat het niet genoemde erfgoed wellicht niet onder het bereik van de definitie valt. Ook de parlementaire behandeling geeft uitleg aan de wet. Ik wil hierbij dan ook benadrukken dat er geen enkel misverstand over kan bestaan dat mobiel erfgoed (vervoermiddelen) als cultuurgoed onder het bereik van de wet valt.

Bron: Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

Kamer wil eenvoudiger regels historische schepen

Een meerderheid in de Tweede Kamer wil de regels voor historische schepen aanpassen om het drijvende erfgoed te beschermen. Dat zegt Martine van Lier van de Federatie Varend Erfgoed Nederland, zelf bewoonster van een historisch schip in Rotterdam.

Volgens haar zijn er inmiddels zoveel regels dat de schepen voor de bewoners financieel niet meer op te brengen zijn. Noodgedwongen worden de schepen daarom verkocht en verdwijnen naar het buitenland.

"De nieuwe wetten zijn gemaakt voor de beroepsvaart, maar wij moeten er ook aan voldoen.
Wij moeten bijvoorbeeld net zo snel varen als de huidige beroepsvaart, maar de traditionele machines kunnen die snelheden niet maken. Het zou betekenen dat wij eigenlijk een deel van het schip moeten slopen om er nieuwe machines in te zetten, terwijl wij niet hoeven mee te varen met de beroepsvaart", zegt Van Lier.

De Tweede Kamer heeft dinsdag gesproken over de monumentale status van de schepen. Van Lier was er in Den Haag bij aanwezig en heeft goede hoop dat de Kamerleden zich sterk maken voor ontheffingen.
"Over twee weken is de formele stemming over het voorstel in de Tweede Kamer, maar wat ik nu heb gezien met handopsteken door de cultuurwoordvoerders wordt dit bijna Kamerbreed gedragen", besluit een strijdvaardige Van Lier.
Zie ook http://www.rijnmond.nl/nieuws/03-06-2015/kamer-wil-eenvoudigere-regels-historische-schepen.

Bron: Scheepspost

Heemschut ziet veel kansen voor nieuwe Erfgoedwet!

Standpunten Heemschut samengevat in folder
De concept-Erfgoedwet van Minister Bussemaker van Cultuur is op 11 december 2014 aangeboden aan de Tweede Kamer. Tot 23 februari 2015 kan de Tweede Kamercommissie voor Cultuur schriftelijk reageren.
De plenaire behandeling wordt verwacht in het tweede kwartaal van 2015. Erfgoedvereniging Bond Heemschut ziet ruimte voor verbetering in de wet en heeft daarom een folder gemaakt ter informatie.

Meer integrale bescherming
Met de Erfgoedwet wordt gesuggereerd dat het cultureel erfgoed integraal beschermd gaat worden. Dat blijkt helaas niet zo te zijn. Waardevolle niet-nagelvaste interieurs zijn niet beschermd. Heemschut pleit ervoor bij de Minister en de Tweede Kamer om monument én interieur integraal te beschermen door middel van het aanpassen van de wet en het opzetten van een selectie- en aanwijzingsprogramma door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.

Mobiel erfgoed in goede staat houden
Bescherming, behoud en instandhouding van ons belangrijkste mobiel erfgoed is in deze wet niet goed geregeld, terwijl eigenaren en particuliere schenkers daar wel om vragen. Een predicaat tot beschermd monument biedt zekerheid dat ons mobiel erfgoed voor Nederland behouden zal blijven.

Herijking collectie Nederland
De huidige lijst van beschermde roerende voorwerpen is ad-hoc en aselectief tot stand gekomen, is niet in evenwicht en niet representatief. Heemschut vraagt de Minister en de Tweede Kamer om een programma te starten en deze lijst met topstukken uit te breiden.
Heemschut wil ook dat de aanwijzingsmogelijkheid van rijksbeschermde stads- en dorpsgezichten gehandhaafd blijft. Met een dergelijk predicaat in de Erfgoedwet borg je kansen voor extra investeringen in historisch waardevolle gebieden.

Kijk voor de folder op http://www.heemschut.nl/buxus/docs///FolderHeemschut_Erfgoedwet_Def.pdf.

Bron: Erfgoedvereniging Heemschut

Stichting Mobiele Collectie Nederland en Erfgoedwet

De Stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN) vraagt middels een brief aan de leden van de Tweede Kamer aandacht voor de nieuwe Erfgoedwet. Hier hun brief:

"Vanuit de stichting Mobiele Collectie Nederland [MCN] waarin de vier mobiele sectoren Water, Lucht, Weg en Rail zijn vertegenwoordigd, vragen wij uw aandacht voor het volgende:
Ondanks het feit dat het publiek steeds meer belangstelling en waardering krijgt voor ons mobiele verleden en voor de vaar-, vlieg- en voertuigen die dat verleden levend houden, vinden we in de nieuwe Erfgoedwet geen enkele wettelijke ondersteuning en erkenning die daarop aansluit.

Sterker, kijkend naar de tekst in de memorie van toelichting over het mobiele erfgoed [hst 9.3.2] lijkt het alsof het Ministerie van OCW huiverig is zich expliciet uit te spreken over en te erkennen dat het mobiele erfgoed een waardevol onderdeel van ons Nationale Erfgoed is.
Het argument daarbij is dat ons collectieve mobiele erfgoed in uitstekende staat zou verkeren en daar waar nodig gebruik kan maken van de bestaande wettelijke beschermings-maatregelen voor cultuurgoederen zoals de Wet tot behoud van cultuurbezit.
De "uitstekende staat" is helaas anders: veel waardevolle objecten in de Mobiele Collectie Nederland vertrekken naar

het buitenland of bevinden zich in een slechte staat en zijn dringend toe aan restauratie.

Volgens ons is deze afhoudende opstelling van het Ministerie van OCW onnodig en ongepast gezien de structurele bedreigingen in de nabije en verdere toekomst voor het behoud van de nationale collectie Mobiel Erfgoed, vooral op het gebied van wet- en regelgeving.

Wij als MCN vragen zeker geen absolute, wettelijke garantie dat al het mobiele erfgoed voor 100% wordt beschermd. Wij pleiten slechts voor twee zaken, namelijk:
1. dat er expliciete erkenning in de Erfgoedwet komt dat de overheid het mobiele erfgoed ziet als een belangrijk onderdeel van ons nationale erfgoed;
2. dat de overheid/het Ministerie van OCW haar verantwoordelijkheid neemt bij het beheer en behoud van dat Mobiele Erfgoed.

Zo'n vermelding in de Erfgoedwet geeft de koepelorganisaties binnen het mobiele erfgoed een betere basis om bij gesprekken met instanties en overheden duidelijk te maken dat het nationale belang van het mobiele erfgoed meegewogen moet worden bij besluitvorming.

Tot slot: De zorg van het Ministerie dat een expliciete erkenning van het mobiele erfgoed zou leiden tot een stroom van aanvragen voor financiële ondersteuning is wat ons betreft niet gegrond; musea hebben hun collectiebeleid en particulieren onderhouden hun eigendom op eigen kosten. Ook het argument dat het mobiele erfgoed vanwege haar mobiele karakter lastig te beschermen zou zijn, is niet steekhoudend, daar het veelal unieke en historisch waardevolle objecten betreft. Wij pleiten slechts voor een wettelijke erkenning, niet voor een absolute behoudsgarantie."

Bron: Scheepspost, FONV nieuws

FVEN
FEDERATIE VAREND ERFGOED NEDERLAND

Succes FVEN en MCN Erfgoedwet aangepast

Op 17 juni 2015 heeft de Tweede Kamer gestemd over de Erfgoedwet en de amendementen en moties die daarover zijn ingediend. Tijdens het Kamerdebat over de Erfgoedwet hebben de woordvoerders Cultuur van nagenoeg alle fracties al laten weten dat zij vonden dat de voorliggende Erfgoedwet onvoldoelde steun biedt aan het mobiel erfgoed, zoals ook de internetconsultatie al had laten zien. Wij hebben als FVEN (Federatie Varend Erfgoed Nederland ex-FONV) en MCN (Stichting Mobiele Collectie Nederland) ons best gedaan om de positie van het varend / mobiel erfgoed en de knelpunten die wij ervaren beter in beeld te krijgen. We hebben onze punten naar voren gebracht via ambtelijk overleg, contacten met de fracties en via de media, o.a. via de Knelpuntennotitie Mobiel Erfgoed, zie http://www.lvbhb.nl/wp-content/uploads/2015/03/20150520-MCN-KnelpuntenME-v-4.pdf.

Het klinkende resultaat hiervan is dat de bijgaande twee moties zijn ingediend en met grote meerderheid van stemmen zijn aangenomen!

Concreet betekent dat het volgende:
- de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed zal ons helpen om het Register te actualiseren, uit te breiden en digitaal te ontsluiten;
- de minister van OCW zal knelpunten op het gebied van wet- en regelgeving, ook bij andere departementen, actief aandacht geven en oplossen;
- de minister van OCW zal de belangen van het mobiel erfgoed structureel en proactief verdedigen bij andere ministeries en waar nodig pleiten voor uitzonderingsposities.

Martine van Lier

Download de moties:
Motie 1, zie http://www.lvbhb.nl/wp-content/uploads/2015/03/Motie-1.pdf.
Motie 2, zie http://www.lvbhb.nl/wp-content/uploads/2015/03/Motie-2.pdf.

Bron: LVBHB

Ander wetgevingsnieuws

Internetconsultatie Wetsvoorstel concentratie scheepvaartzaken

Ook in de scheepvaart gaat het nodige mis en soms ontstaan er conflicten waar de rechter een oordeel over moet vellen. Er ligt nu een wetsvoorstel om alle rechtzaken over scheepvaart, aanvaringen en bijvoorbeeld ook pleziervaart alleen nog maar door de rechtbank in Rotterdam te laten behandelen. Met als doel alle relevante juridische kennis en ervaring te bundelen.

Het wetsvoorstel strekt ertoe scheepvaartzaken te concentreren bij de rechtbank Rotterdam.
Deze rechtbank wordt exclusief bevoegd om onder meer zaken betreffende het vervoer van goederen over zee of over de binnenwateren, de exploitatie van een zee-of binnenschip en aanvaring te behandelen.

U kunt uw mening geven over dit wetsvoorstel en het voorstel ook online nalezen, zie http://www.internetconsultatie.nl/concentratie.

Publicatiedatum: 15-05-2015
Einddatum consultatie: 26-06-2015

Bron: Vaarwijzer

Beantwoording Kamervragen over de huisvuilinzameling in de binnenvaart

Op 23 maart 2015 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu een 13 tal vragen beantwoord van het lid Bashir (SP) over de huisvuilinzameling in de binnenvaart.
Voor de volledige tekst inclusief vragen en antwoorden (5 blz) zie http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2015/03/23/beantwoording-kamervragen-van-het-lid-bashir-sp-over-de-huisvuilinzameling-in-de-binnenvaart.html.

Bron: Rijksoverheid

Verslag schriftelijk overleg Ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit geluidhinder en ligplaatsen woonschepen

Aan de orde is het VSO over het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit geluidhinder en het Activiteitenbesluitmilieubeheer (29383, nr. 227).

De voorzitter:
Ik heet de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van harte welkom, evenals alle andere aanwezigen in de zaal.
Ik geef als eerste het woord aan de heer Smaling van deSP.

De heer Smaling (SP):
Voorzitter. Het nadeel van een schriftelijk overleg is dat dit niet face to face met de staatssecretaris is. Bij een VSO is dit wel het geval, dus dat is al winst. Ik heb ook nog een motie, die ik nu zal voorlezen.

Motie

Ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit geluidhinder
De Kamer,
gehoord de beraadslaging,
overwegende dat de Raad van State per april 2014 heeft bepaald dat woonschepen vergunningplichtig zijn op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo);
overwegende dat er reparatiewetgeving in de maak is die bepaalt dat bestaande woonschepen alsnog van rechtswege een Wabo-vergunning krijgen en die nieuwe en vervangende woonschepen onder aangepaste regels van het Bouwbesluit laat vallen;
overwegende dat er sinds de motie-Paulus Jansen (32730,nr. 12) is toegezegd te komen met een wijziging van wetgeving waarin de bescherming van de rechtspositie van woonschepen geregeld wordt;
overwegende dat verbetering van de rechtspositie van woonbootbewoners met betrekking tot de ligplaats complex is en dat er grote belangen op het spel staan;
van mening dat de wijziging van het Besluit geluidhinder en het Activiteitenbesluit milieubeheer (toelaatbare belasting van woonschepen bij gezoneerde industrieterreinenen inrichtingen) voor de rechtspositie van woonschepen onvoldoende soelaas biedt;
verzoekt de regering, de voorliggende wijziging van het Besluit geluidhinder (e.v.) nadrukkelijk te betrekken bij de wetgeving rond de bescherming van de rechtspositie van woonschepen,
en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:
Deze motie is voorgesteld door het lid Smaling.
Zij krijgt nr. 235 (29383).

Mijnheer Smaling, ik vrees dat de indiening van deze motie nog niet in voldoende mate ondersteund is. Er zijn niet voldoende mensen in de zaal. Misschien kunnen er even wat mensen gehaald worden.
Inmiddels zijn er voldoende mensen en wordt de indiening van deze motie in voldoende mate ondersteund.
Daarmee maakt ze deel uit van de beraadslaging.
Dank voor uw geduld, mijnheer Smaling.

De heer Remco Dijkstra (VVD):
Voorzitter. Dan hebben we de heer Smaling toch mooi gered. Hij kon alsnog zijn motie indienen. Dit VSO gaat over de toelaatbare geluidsbelasting van woonschepen die afgemeerd zijn bij industriële terreinen, zeg maar in de havens. Door eerdere besluitvorming in 2012 werden woonschepen voortaan aangemerkt als geluidsgevoelige objecten. Dat betekende natuurlijk wat. Het gevolg daarvan was dat de industriële bedrijven die daar in de buurt lagen, bijvoorbeeld een scheepswerf, te maken kregen met nieuwe geluidsnormen. Je kunt proberen om een woonschip te isoleren, maar dat is heel lastig. Dat is moeilijk te doen. Het is anders dan bij een huis. Daarom wordt er nu een verruiming voorgesteld van de toegestane geluidsniveaus. Er komt ook een overgangsperiode voor de woonschepen die daar liggen. Te zijner tijd zal de Wet geluidhinder opgaan in de Omgevingswet. Het is ook de bedoeling om zo veel mogelijk aansluiting te zoeken bij de bestaande regelgeving en normering van de rijksoverheid, bijvoorbeeld de SWUNG-wetgeving voor geluid.

Alles overwegende kan dit voorstel rekenen op de steun van de VVD. Als mensen in woonschepen wonen dicht bij industriële activiteiten, zal er altijd sprake zijn van een bepaalde mate van geluidsoverlast. Dat is logisch en dat is ook goed, want dan wordt er gewerkt voor de BV Nederland. Daarom stemmen wij in met een verruiming van het aantal decibel en een overgangstermijn. Dat betekent dat iedereen weer weet waar hij aan toe is. We voorkomen hiermee hoge kosten en allerlei administratieve rompslomp. De VVD steunt dus dit voorstel.

De voorzitter:
Daarmee is een einde gekomen aan de termijn van de Kamer. Ik zie dat de staatssecretaris in de gelegenheid is om direct te reageren op de ingediende motie en de gestelde vragen.

Staatssecretaris Mansveld:
Voorzitter. De SP-fractie heeft gevraagd om het besluit te betrekken bij regelgeving over woonboten door BZK. "Nadrukkelijk betrekken" is de letterlijke tekst.
De overweging hierbij is de zorg voor de bewoners van de woonboot. Ik snap die zorg van de SP heel goed.
Ik laat daarom het oordeel over deze motie aan de Kamer.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

De stemming over de ingediende motie vindt volgende week dinsdag plaats.

Bron: Tweede Kamer

Kamervragen met antwoorden over geluidsregels per 1 juli 2015 voor ligplaatsen woonschepen

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu wil enkele wijzigingen in het Besluit geluidhinder (Bgh) en Activiteitenbesluit doorvoeren. Deze wijzigingen zijn het gevolg van uitvoeringsproblemen bij woonschepen rond het aspect geluid. Deze zijn ontstaan nadat het Invoeringsbesluit geluidproductieplafonds (Staatsblad 2012, nr. 164) deze woonschepen als geluidsgevoelige objecten heeft aangewezen.

Status
Het ontwerpbesluit is op 11 november 2014 naar de Tweede Kamer gestuurd en op 18 november 2014 in de Staatscourant (Stcrt 2014, nr. 33110) gepubliceerd.
Na publicatie is er 4 weken gelegenheid tot inspraak op het ontwerpbesluit. Het besluit zal naar verwachting in werking treden op 1 juli 2015.

De impact van deze voorgenomen wijziging is per onderwerp uitgewerkt voor: Geluid in het Activiteitenbesluit, Wgh en Geluid & Wabo.

Gevolgen voor geluid in Activiteitenbesluit
De voorgestelde wijziging van artikel 2.17 van het Activiteitenbesluit heeft gevolgen voor de geluidsnormen die gelden voor ligplaatsen van woonschepen.
Bestaande woonschepen die voor 1 juli 2012 in het bestemmingsplan of gemeentelijke verordening waren opgenomen, krijgen een 5 dB(A) hogere grenswaarde.

Betreft: Ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit geluidhinder en het Activiteitenbesluit milieubeheer (betreffende ligplaatsen voor woonschepen)

15 januari 2015, Ons kenmerk IENM/BSK-2015/2248

Zie voor alle vragen en bijbehorende antwoorden http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2015/01/15/ontwerpbesluit-tot-wijziging-van-het-besluit-geluidhinder-en-het-activiteitenbesluit-milieubeheer-betreffende-ligplaatsen-voor-woonschepen.html.

Bron: Rijksoverheid.nl

Motie woonboten verworpen

Overheid, 26 maart 2015
Tijdens een overleg over het Ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit geluidhinder en het Activiteitenbesluit milieubeheer (29383, nr. 227) heeft de heer Smaling van de SP de volgende motie ingediend:

De Kamer,
gehoord de beraadslaging,
overwegende dat de Raad van State per april 2014 heeft bepaald dat woonschepen vergunningplichtig zijn op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo);
overwegende dat er reparatiewetgeving in de maak is die bepaalt dat bestaande woonschepen alsnog van rechtswege een Wabo-vergunning krijgen en die nieuwe en vervangende woonschepen onder aangepaste regels van het Bouwbesluit laat vallen;
overwegende dat er sinds de motie-Paulus Jansen (32730, nr. 12) is toegezegd te komen met een wijziging van wetgeving waarin de bescherming van de rechtspositie van woonschepen geregeld wordt;
overwegende dat verbetering van de rechtspositie van woonbootbewoners met betrekking tot de ligplaats complex is en dat er grote belangen op het spel staan;
van mening dat de wijziging van het Besluit geluidhinder en het Activiteitenbesluit milieubeheer (toelaatbare belasting van woonschepen bij gezoneerde industrieterreinen en inrichtingen) voor de rechtspositie van woonschepen onvoldoende soelaas biedt;
verzoekt de regering, de voorliggende wijziging van het Besluit geluidhinder (e.v.) nadrukkelijk te betrekken bij de wetgeving rond de bescherming van de rechtspositie van woonschepen,
en gaat over tot de orde van de dag.

Bij de stemming op 26 maart constateert de voorzitter dat de aanwezige leden van de fracties van het CDA, de ChristenUnie, de SGP, Klein, 50PLUS, GroenLinks, de PvdD en de SP voor deze motie hebben gestemd en de aanwezige leden van de overige fracties ertegen, zodat zij is verworpen.

Bron: Rijksoverheid

Laat uw drijvend werktuig certificeren

Als u wilt voorkomen dat uw drijvende werktuig per 2019 aan zeer strenge eisen moet voldoen, kunt u het best uw werktuig nu alvast laten certificeren. In de Binnenvaartwet staat dat alle drijvende werktuigen, ongeacht hun afmeting of inhoud, gecertificeerd moeten worden. Vroeger gold dit alleen als de toegevoegde lading meer dan 15 ton was.

Tegenwoordig dient de expert voor dit soort werktuigen onder artikel 8 het "klaarblijkelijk gevaar" te beoordelen op een aantal items. Alle afwijkingen ten opzichte van de wetgeving, die geen 'klaarblijkelijk gevaar' opleveren worden vervolgens achterin het certificaat vermeld. Dat wordt anders, zodra er sprake is van nieuwbouw, verbouw of ombouw. In deze gevallen moeten drijvende werktuigen helemaal aan de nieuwe wetgeving voldoen. Zelfs een roeibootje met een kleine kraan om vuil uit een afwateringskanaal te scheppen, moet dus aan de volledige wetgeving voldoen. In veel gevallen blijkt de nieuwe wetgeving dus onmogelijk, en een aantal aannemers die hierdoor getroffen worden, zijn bijeen gekomen voor een gesprek met de Inspectie Leefomgeving en Transport.

Het punt van discussie is het grote verschil in opvatting over drijvende werktuigen in de Binnenvaartwet en de nieuwe Richtlijn (2006/87/EU). In de nieuwe Richtlijn

wordt een drijvend werktuig als volgt beoordeeld:
een drijvend bouwsel waarop zich werkinstallaties bevinden, zoals grind- en zandzuigers, baggermolens, hei-installaties, kranen en elevatoren. Het genoemde roeibootje lijkt hier duidelijk niet mee te worden bedoeld.
Waar de grens precies zal komen te liggen is ons nog niet bekend. Dit is afhankelijk van het overleg tussen IL&T en de 'natte' aannemers. Het is denkelijk dat alles langer dan 20 meter gecertificeerd zal moeten worden als een drijvend werktuig. Dit moet voor 31 december 2018, anders wordt het werktuig gezien als nieuwbouw en zal het aan het complete eisenpakket moeten voldoen. EOC adviseert u graag als u twijfelt, voor certificering te kiezen.



Bron: EOC nieuwsbrief Jaargang 2, April 2015

Richtlijn voor strafvordering Binnenvaart

Deze richtlijn heeft betrekking op overtredingen van voorschriften op het gebied van de scheepvaart op de binnenwateren (beroeps- en recreatievaart).
De tarieven zijn afgerond volgens de systematiek van de Aanwijzing kader voor strafvordering en OM-afdoeningen.

Deze richtlijn geldt ook voor de conventionele (grens)wateren (Eems/Dollard, Westerschelde, Het Kanaal van Gent naar Terneuzen en de Gemeenschappelijke Maas)

Deze richtlijn is geldig vanaf de datum van inwerkingtreding.

Hieronder enkele voor de pleziervaart van belang zijnde artikelen:

Binnenvaartpolitiereglement

1.04 BPR, Als schipper niet alle voorzorgmaatregelen nemen die geboden zijn, € 175-1.400
1.04 jo. 1.03/3 BPR, Als lid bemanning etc. die zelfstandig koers en snelheid schip bepaalt niet alle voorzorgsmaatregelen nemen die door algemene plicht tot waakzaamheid worden gevorderd, € 175-700
1.07/2 BPR, Niet genoeg vrij uitzicht tijdens de vaart, € 350-700
1.09/4 BPR, In de stuurhut niet in staat alle inlichtingen en aanwijzingen te vernemen, € 250
1.10/1/a BPR, Niet aan boord aanwezig: Meetbrief, € 350
1.10/1/c BPR, Niet aan boord aanwezig: Groot vaarbewijs c.q. vaarbevoegdheidsbewijs, € 350
1.10/1/c BPR, Niet aan boord aanwezig: Klein vaarbewijs c.q. vaarbevoegdheidsbewijs, € 175
1.10/1/e BPR, Niet aan boord aanwezig: Handboek marifonie, € 100
1.10/1/f BPR, Niet aan boord aanwezig: het registratiebewijs gebruik frequentieruimte (maritiem mobiel), € 100
1.10/1/g BPR, Niet aan boord aanwezig: Marifoon bedieningscertificaat, € 100
1.19 BPR, Als schipper geen gevolg gegeven aan een verkeersaanwijzing, € 275-425
1.19 BPR, Als schipper geen gevolg gegeven aan een verkeersaanwijzing. Verbod verder te varen, € 650-1.000
1.20 BPR, Geen medewerking verlenen aan bevoegde autoriteit, € 175
Hfdst. 3 BPR, Optische tekens van grote schepen. Bedrag per onjuist of niet gevoerd teken. (dagteken of licht/lichtcombinatie), € 200
Hfdst. 3 BPR, Optische tekens van kleine schepen. Bedrag per onjuist of niet gevoerd teken. (dagteken of licht/lichtcombinatie), € 100
4.01/1/A BPR, Als schipper met groot motorschip geen geluidsseinen geven of kunnen geven, € 200
4.05 BPR, Onjuist gebruik marifoon, € 125
4.05 BPR, Marifoon niet in overeenstemming met de regels, of niet aanwezig, € 350-1.000
Hfdst. 6 BPR, Niet houden aan vaarregels. Geen aanvaring, € 200-350
Hfdst. 6 BPR, Niet houden aan vaarregels. Met aanvaring, lichte schade geen letsel, € 350-700
6.20 BPR, Hinderlijke waterbeweging, geen schade, € 200-350
6.20 BPR, Hinderlijke waterbeweging, waarbij schade is ontstaan voor derden, € 350-700
6.29-6.33 BPR, Als schipper schip niet stil gelegd bij slecht zicht c.q. varen zonder radar bij slecht zicht, € 550
7.01-7.07 BPR, Ligplaats nemen in strijd met de voorschriften, € 125
9.04/1/3/4/5 BPR, Handelen in strijd met de genoemde verplichtingen, € 100
9.04/6 BPR, Op klein schip geen radarreflector voeren bij slecht zicht op de vaarwegen van bijlage 15 onder b, € 200
9.07 BPR, Als schipper groot schip niet of niet juist voldoen aan meld-,uitluister- en communicatieplicht, € 350
9.07 BPR, Als schipper klein schip niet of niet juist voldoen aan meld-,uitluister- en communicatieplicht, € 100

Voor de gehele tekst zie https://www.officielebekendmakingen.nl/ en zoek op Richtlijn voor strafvordering Binnenvaart.

Bron: Officiële bekendmakingen Rijksoverheid

INLAND AIS NIEUWS

AIS verplichting ook in het BPR

In de voorgestelde wijzigingen van het Binnenvaart Politiereglement (BPR) wordt AIS voor alle schepen langer dan 20 meter verplicht. Deze verplichting wordt ongeveer gelijk aan de al geldende verplichting in het gebied waar het Rijnvaart Politiereglement (RPR) geldt.
Het grote verschil zal zijn dat het in BPR-gebied niet verplicht is de AIS gegevens te koppelen en te tonen op een navigatiesysteem. Een losse AIS is in principe voldoende. Onduidelijk is nog hoe straks omgegaan wordt met "Rijn kruisend verkeer". Formeel moet een AIS-plichtig schip dan een AIS hebben die ook de gegevens op een digitale kaart kan tonen, maar er wordt nog over gesproken of dat wel de bedoeling is.

Schepen langer dan 20 meter en kleinere schepen die bedrijfsmatig worden gebruikt zijn straks op alle Nederlandse binnenwateren verplicht een AIS signaal uit te zenden. Ook als het schip stilligt en bijvoorbeeld in een haven aan de kade ligt.

Kleine schepen mogen ook een AIS signaal uitzenden. Voorwaarde is wel dat dit gebeurt met zogenaamde typegoedgekeurde apparatuur. Een verplichting zoals die ook al geldt voor bijvoorbeeld uw marifoon.

Voor alle schepen die een AIS signaal uitzenden geldt verder dat de uitgezonden gegevens altijd de correcte informatie zijn. Ook kleine schepen zullen dus niet aan een koppeling met minimaal een GPS ontkomen.
Kleine schepen zijn niet verplicht uit te zenden en hoeven dat dus uiteraard niet te doen als zij in de haven liggen.

Persoonlijk ben ik niet zo blij met de verplichting dat de grotere schepen altijd moeten uitzenden. Al die informatie "vervuilt" de ether en de digitale kaart als u de AIS gegevens op een navigatiesysteem weergeeft.

Bron: Vaarwijzer

AIS en woningwet regeltjes

Nieuwe regels blijven het varen en wonen op varend erfgoed beïnvloeden. AIS is al veel genoemd, discussie ontstaat nu over de woningwet. Simon de Waard zet het op een rij.

<u>AIS/ECDIS</u>
Het is even opletten geblazen als we weer gaan varen na deze winter. Er zijn aanpassingen geweest in de regelgeving en daar heb je mee te maken als je straks met je schip van 20 meter of langer door Nederland wil gaan varen, van noord naar zuid of andersom. Dan moet je daarbij de Nederrijn, de Lek of de Waal kruisen. Maar als je je aan de nieuwe regels wilt houden, zal je dat nu formeel in het Rijnstroomgebied met AIS gekoppeld aan een elektronische vaarkaart moeten doen. Per 1 december 2014 verplicht.
Je kunt er wel omheen, maar dan alleen via Hollandsche IJssel, de Nieuwe Maas en de Noord, dan oversteken naar het Wantij en verder, of via de Oude Maas, de Dordtse Kil of het Spui. En het wordt nog vervelender, tot overmaat van ramp zal je over enkele maanden die AIS altijd aan moeten hebben staan. De Minister van Infrastructuur en Milieu wil namelijk ook het Binnenvaartpolitiereglement wijzigen en dat verplicht stellen. Ook op veel ligplaatsen als je stil ligt. Een aantal leden heeft de moeite al genomen om de minister te vertellen waarom dat geen goed idee is.

<u>Woningwet</u>
Het wordt zelfs nog gekker. Als je op je schip woont, is je ligplaatsvergunning door een uitspraak van de Raad van State plotseling onverbindend geworden. (1) Die uitspraak zegt: 'Bij beantwoording van de vraag of [de woonboot] als bouwwerk moet worden aangemerkt, is niet bepalend hoe die verbondenheid fysiek is vormgegeven, maar is doorslaggevend dat [de woonboot] is bedoeld om ter plaatse als woning te functioneren.' en 'De omstandigheden dat [de woonboot] binnen een tijd van ongeveer vijftien minuten kan worden losgekoppeld van de kade, dat de afhouder zou kunnen worden vervangen door stootboeien en dat [de woonboot] volgens het college relatief eenvoudig te verplaatsen is, zijn onvoldoende voor het oordeel dat [de woonboot] geen bouwwerk is.' Het komt er op neer dat wie op een schip woont, op een woonschip woont en daarvoor is een omgevingsvergunning volgens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) nodig.
De Minister voor Wonen en Rijksdienst heeft zijn ambtenaren opdracht gegeven er een mouw aan te passen. Die hebben nu voorgesteld in de Woningwet een definitie van 'bouwwerk' op te nemen:
bouwwerk: constructie van enige omvang, die op de plaats van bestemming direct of indirect met de grond verbonden is en bedoeld is om langer dan drie maanden ter plaatse te functioneren.
En dan moet het voldoen aan de eisen van het Bouwbesluit, dat daar niet voor geschreven is. Sterker nog, in de toelichting staat zelfs dat het niet van toepassing is op woonboten. Maar daar heeft de Raad van State dus een andere mening over. In het overgangsrecht krijgt elk woonschip gelukkig wel een omgevingsvergunning.
Maar een schip voor de wal is altijd op de één of andere manier met de grond verbonden. Zonder verdere aanpassingen zou deze tekst om de pakweg twaalf weken een volksverhuizing met varende woonboten veroorzaken. Want om met een schip te mogen varen moet het voldoen aan internationale regelgeving voor varende schepen en niet aan die van het Bouwbesluit.
Het ministerie heeft bij het overleg met andere overheidsinstaties, waarbij ook de Landelijke Woonboten Organisatie werd betrokken, steeds aangegeven dat het niet de bedoeling was, dat 'schepen die als schip geboren' waren, last zouden krijgen van de voorgestelde wijzigingen in de wet. Het probleem is echter, dat de vertaling in de voorgestelde wettekst daar wellicht niet voldoende bij aansluit. En daar kunnen we als schippers met varende schepen wel iets aan bijdragen. Ook over dit onderwerp is weer een openbare internetconsultatie voorzien. Geef ook in deze je ervaringsdeskundige mening. Voor wie dat wil zie http://www.internetconsultatie.nl/woningwet_definitie_bouwwerk.
Bron: LVBHB

Ontwerpbesluit tot wijziging van het Binnenvaartpolitiereglement

Vlak voor de kerstvakantie heeft Minister Schultz van Haegen (IenM) middels een aanbiedingsbrief het ontwerpbesluit tot tot wijziging van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement, het Binnenvaartpolitiereglement en enkele andere besluiten naar de Tweede Kamer gestuurd.

De teksten van het ontwerpbesluit openbaar gemaakt ten einde de Tweede Kamer en een ieder de gelegenheid te geven om binnen 30 dagen zijn zienswijze kenbaar te maken.

Van deze gelegenheid is ruimschoots gebruik gemaakt (zowel door de leden van de Tweede Kamer als door derden).

Download de gehele tekst op http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/besluiten/2014/12/19/besluit-houdende-wijziging-van-het-vaststellingsbesluit-binnenvaartpolitiereglement-het-binnenvaartpolitiereglement-en-enkele-andere-besluiten.html (24 blz). Hieronder enkele delen van het ontwerpbesluit die voor de grote pleziervaart van belang zijn met de nota van toelichting:

In verband met het streven de voorschriften van de CCR in het Rijnvaartpolitiereglement zoveel mogelijk uniform in de Nederlandse regelgeving op te nemen zijn, zoals gebruikelijk, de teksten uit de besluiten van de CCR die zijn opgenomen of worden opgenomen in het Rijnvaartpolitiereglement in deze wijziging van het Binnenvaartpolitiereglement overgenomen.

Reddingsvesten

Artikel 1.08 Gebruik van reddingsvesten
1. De bemanningsleden en de andere personen aan boord van een schip bestemd voor bedrijfsmatig vervoer als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de Binnenvaartwet, moeten reddingsvesten dragen overeenkomstig artikel 10.05, tweede lid, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995, zoals opgenomen in bijlage 1.1 van de Binnenvaartregeling
a. bij het van of aan boord gaan, voor zover er gevaar voor in het water vallen bestaat,
b. bij het verblijven in de bijboot,
c. bij werkzaamheden buiten boord, dan wel
d. bij verblijf en werkzaamheden aan dekken in het gangboord, indien verschansingen van ten minste 90 cm hoogte niet aanwezig zijn of relingen niet doorlopend zijn geplaatst.
2. Werkzaamheden buiten boord mogen uitsluitend bij stilliggende schepen worden uitgevoerd en uitsluitend indien van de overige scheepvaart geen gevaar te verwachten valt.

Toelichting:
2.3.1 Verplichting tot het dragen van een reddingsvest (artikel 1.07 BPR)
Bij Besluit 2011-I-12 heeft de CCR artikel 1.08 van het Rijnvaartpolitiereglement aangevuld met een voorschrift van tijdelijke aard dat ertoe strekt dat een reddingvest moet worden gedragen in die situaties waarin er een risico bestaat om over boord te vallen. Bij besluit 2014-I-10 is de werking van deze bepalingen verlengd tot 30 november 2017. Met deze wijziging wordt de verplichting tot het dragen van een reddingsvest ook in het Binnenvaartpolitiereglement opgenomen (artikel II, onderdeel B). Naast de verplichting om in bepaalde situaties een reddingsvest te dragen bevat artikel 1.08 van het Rijnvaartpolitiereglement tevens technische voorschriften waarmee men beoogt te voorkomen dat bemanningsleden onbedoeld overboord vallen, zoals relingen en dergelijke. Deze voorschriften worden niet in het Binnenvaartpolitiereglement overgenomen.
Reeds bij de totstandkoming van het Binnenvaartpolitiereglement in 1983 is besloten artikel 1.08 (Bouw, uitrusting en bemanning van een schip) van het Rijnvaartpolitiereglement niet over te nemen vanwege het technische karakter van deze bepaling. Destijds voorzag de Binnenschepenwet in dergelijke technische voorschriften en nu zijn deze in de Binnenvaartwet opgenomen. Het is wenselijk dit onderscheid aan te houden en ook nu af te zien van de implementatie van dergelijke technische voorschriften in artikel 1.08 van het Binnenvaartpolitiereglement.

In artikel 10.05, tweede lid van het Reglement van Onderzoek schepen op de Rijn en bijlage II van richtlijn (EG) nr. 2006/87 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van Richtlijn 82/714/EEG is reeds de verplichting opgenomen dat aan boord reddingsvesten aanwezig moeten zijn voor een ieder die zich regelmatig aan boord bevindt.
Deze wijziging van het Binnenvaartpolitiereglement schrijft slechts het gebruik van dergelijke vesten in bepaalde situaties voor. Deze wijziging brengt derhalve gelet op de hier bovengenoemde reeds bestaande uitrustings-verplichting geen aanschafverplichting met zich.

Handboek voor de marifonie in de binnenvaart

Aan artikel 1.10 wordt het volgende lid toegevoegd:
5. Het Handboek voor de marifonie in de binnenvaart, bedoeld in het eerste lid, onder e, dat via een elektronisch middel op ieder moment geraadpleegd kan worden, is eveneens toegestaan.

Toelichting:
Artikel II, onderdeel C (artikel 1.10 BPR)
Met de voorgestelde toevoeging aan artikel 1.10 is het tevens toegestaan het Handboek voor de marifonie in de binnenvaart op elektronische wijze aan boord beschikbaar te hebben.

Inland AIS

Artikel 4.07 Gebruik van en uitrusting met een Inland AIS apparaat.

1. Een schip moet zijn uitgerust met een Inland AIS-apparaat als bedoeld in artikel 7.06, derde lid, van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn. Het Inland AIS-apparaat moet goed functioneren.
De eerste volzin is niet van toepassing op de volgende schepen:
a. schepen van duwstellen en gekoppelde samenstellen, met uitzondering van het schip dat hoofdzakelijk voor het voortbewegen zorgt;
b. kleine schepen, met uitzondering van schepen van de politie die met een radarapparaat zijn uitgerust, en schepen die van een certificaat overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn of een krachtens dit reglement gelijkwaardig erkend certificaat zijn voorzien;
c. duwbakken en drijvende werktuigen zonder eigen mechanische middelen tot voortbeweging.

2. Het Inland AIS-apparaat moet permanent ingeschakeld zijn en de ingevoerde gegevens moeten op ieder moment met de werkelijke gegevens van het schip of samenstel overeenkomen.
De eerste volzin geldt niet,
a. indien de bevoegde autoriteit een uitzondering voor vaarwateren die bouwkundig van de vaargeul zijn gescheiden, heeft toegestaan;
b. voor schepen van de politie, ingeval het verzenden van AIS-gegevens het uitvoeren van politieopdrachten in gevaar kan brengen.
Schepen bedoeld in het eerste lid, derde volzin, onderdeel a, moeten aan boord aanwezige Inland AIS-apparatuur uitschakelen, zolang deze schepen deel van het samenstel zijn.

3. Er moeten minstens de volgende gegevens overeenkomstig hoofdstuk 2 van de bijlage van Verordening (EG) nr. 415/2007 van de Commissie van 13 maart 2007 inzake de technische specificaties voor tracking- en tracingsystemen voor schepen overeenkomstig artikel 5 van Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (PbEU L 105) worden gezonden:
a. User Identifier (Maritime Mobile Service Identity, MMSI);
b. naam van het schip;
c. scheeps- of samensteltype;
d. Uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI) of, voor zeeschepen voor zover geen ENI werd toegekend, het IMO-nummer;
e. lengte over alles van het schip of het samenstel met een nauwkeurigheid van 0,1 m overeenkomstig bijlage 4;
f. breedte over alles van het schip of het samenstel met een nauwkeurigheid van 0,1 m overeenkomstig bijlage 4;
g. positie (WGS 84);
h. snelheid over de grond;
i. koers over de grond;
j. tijd van de elektronische positiebepaling;
k. vaarstatus overeenkomstig bijlage 4;
l. referentiepunt voor de positie-informatie op het schip met de nauwkeurigheid van 1 m overeenkomstig bijlage 4.

4. De schipper moet de volgende gegevens bij wijzigingen onmiddellijk actualiseren:
a. lengte over alles van het schip of het samenstel met een nauwkeurigheid van 0,1 m overeenkomstig bijlage 4;
b. breedte over alles van het schip of het samenstel met een nauwkeurigheid van 0,1 m overeenkomstig bijlage 4;
c. samensteltype;
d. vaarstatus overeenkomstig bijlage 4;
e. referentiepunt voor de positie-informatie op het schip met een nauwkeurigheid van 1 m overeenkomstig bijlage 4.

5. Een klein schip dat AIS gebruikt, mag uitsluitend een Inland AIS-apparaat als bedoeld in artikel 7.06, derde lid, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, een krachtens de IMO-voorschriften typegoedgekeurd AIS-apparaat van klasse A of een AIS-apparaat van klasse B gebruiken. AIS-apparatuur van klasse B moet aan de dienovereenkomstige eisen van Aanbeveling ITU-R.M 1371, aan Richtlijn 1999/55/EG en aan de internationale norm IEC 62287-1 of 2 (inclusief DSC kanaalmanagement) voldoen. Het AIS-apparaat moet goed functioneren en de in het AIS-apparaat ingevoerde gegevens moeten op ieder moment met de werkelijke gegevens van het schip of samenstel overeenkomen.

6. Een klein schip waaraan geen uniek Europees scheepsidentificatienummer is toegekend, hoeft de gegevens, bedoeld in het derde lid, onderdeel d, niet over te dragen.

7. Een klein schip dat AIS gebruikt, moet bovendien zijn uitgerust met een marifooninstallatie voor het schip-schip verkeer die goed functioneert en voor ontvangst is ingeschakeld.

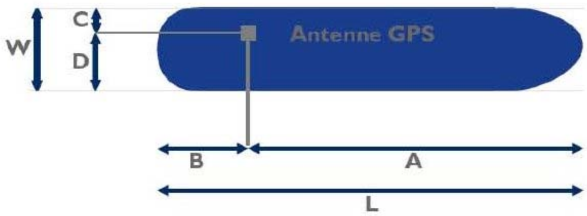
8. Op de in bijlage 4 aangewezen vaarwegen mag een zeegaand schip zijn uitgerust met een krachtens de IMO-voorschriften typegoedgekeurd AIS-apparaat van klasse A. Het AIS-apparaat van klasse A moet ingeschakeld zijn wanneer een zeegaand schip niet is uitgerust met een Inland AIS-apparaat.

9. Ingeval een zeegaand schip is uitgerust met een Inland AIS-apparaat, is dit permanent ingeschakeld en zijn de leden 1, 2, 3 en 4 van overeenkomstige toepassing.

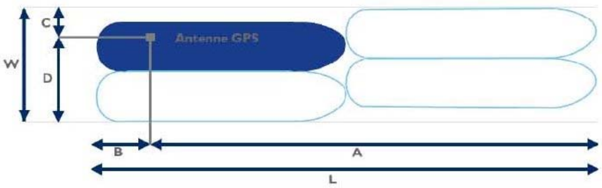
Bijlage 4. Gebruik van het Inland AIS-apparaat als bedoeld in artikel 4.07, derde, vierde en achtste lid,
1. Navigatiestatus

0	under way using engine	is onderweg op de motor
1	at anchor	ligt voor anker
2	not under command	is niet manoeuvreerbaar
3	restricted manoeuvrability	is beperkt manoeuvreerbaar
4	constrained by her draught	is beperkt door de diepgang
5	moored	ligt afgemeerd
6	aground	zit aan de grond
7	engaged in fishing	is bezig met vissen
8	under way sailing	vaart onder zeil
9 to 13	reserved for future uses	gereserveerd voor toekomstig gebruik
14	AIS-SART (active)	AIS-SART (actief)
15	Not defined	niet gedefinieerd

2. Referentiepunt voor de positie-informatie op het schip. De schipper moet de aan de antenne gerelateerde waarden A, B, C, en D met de nauwkeurigheid van 1 m invoeren. Waarde A wordt in de richting van de boeg gemeten.



Bijschrift tekening: Verklaring van de waarden W, L, A, B, C, D voor een schip



Bijschrift tekening: Verklaring van de waarden W, L, A, B, C, D voor een samenstel

3. Vaarwegen waarop een zeegaand schip mag zijn uitgerust met een krachtens de IMO-voorschriften typegoedgekeurd AIS-apparaat van klasse A.
a. De Waddenzee;
b. De havens van Termunten, van Delfzijl, van de gemeente Eemsmond en Scheveningen;
c. Het Noordzeekanaal, met inbegrip van zijkanaal G tot aan de Zaansluizen, het IJ en de vaarwegen ten westen van de Noordzeesluizen te IJmuiden;
d. Het IJsselmeer, met inbegrip van het Markermeer en het IJmeer en met uitzondering van de Gouwzee;
e. de Maasmond, de Nieuwe Waterweg, de Nieuwe Maas, het Beerkanaal en het Calandkanaal;
f. de Noord, de Oude Maas, de Dordtsche Kil, en de daarop aansluitende vaarweg naar het Industrie- en Havenschap Moerdijk;
g. de Oosterschelde;
h. het Kanaal door Zuid-Beveland;
i. de havens die met de Westerschelde in open verbinding staan.

Toelichting:
2.3.2 Verplichting om uitgerust te zijn met een Inland AIS-apparaat (artikel 4.07 BPR)
Daarnaast wordt eveneens in navolging van besluitvorming in de CCR in het Binnenvaartpolitiereglement in het nieuw in te vullen artikel 4.07 (artikel II, onderdeel E) de verplichting opgenomen om schepen uit te rusten met een zogenoemd Inland AIS apparaat en deze daadwerkelijk te gebruiken. Een Automatic Identification System is een uit de zeevaart afkomstig systeem, dat de positie en andere veiligheidsrelevante informatie over een schip automatisch aan andere schepen verzendt. Voor de binnenvaart is een zogenoemd Inland-AIS-apparaat (Inland-AIS) ontwikkeld. Wanneer alle schepen op een waterweg met Inland AIS zijn uitgerust, krijgt iedere schipper in zijn omgeving de melding van de aanwezigheid van het desbetreffende schip en aanvullend de belangrijkste veiligheidsrelevante informatie. Recente enquêtes wijzen uit dat op de Rijn meer dan 90% van de schepen met Inland AIS is uitgerust.
Dit hoge percentage is het gevolg van subsidieregelingen die de CCR-lidstaten met het oog op het verhogen van de veiligheid op de vaarwegen hebben ingesteld.
In Nederland was in dat kader van 1 december 2009 tot 1 januari 2013 de Tijdelijke subsidieregeling Inland AIS-apparaten binnenvaart van kracht. De aanschaf van Inland AIS is hiermee gestimuleerd omdat ten behoeve van de optimalisering van de betrouwbaarheid van de overgedragen informatie er naar moet worden gestreefd dat, hooguit met uitzondering van enkele kleine schepen, in principe alle schepen en samenstellen met Inland AIS zijn uitgerust en dit systeem gebruiken. Daarbij is het noodzakelijk dat de overgedragen informatie juist is.
Ten opzichte van de verplichting voor de Rijnscheepvaart zoals deze wordt opgenomen in het Rijnvaartpolitie-reglement 1995 is de verplichting in het Binnenvaartpolitie-reglement vereenvoudigd. Anders dan per 1 december 2014 in het Rijnvaartpolitiereglement 1995 wordt opgenomen, zal de verplichting tot het aan boord hebben en gebruik maken van Inland AIS, niet worden gecombineerd met de verplichting tot het koppelen van dit systeem aan Inland ECDIS of een vergelijkbaar systeem van elektronische vaarwegkaarten waarmee de ontvangen AIS-informatie op de elektronische kaarten zichtbaar wordt gemaakt.
Weliswaar is gebleken dat ongeveer driekwart van de Rijnscheepvaart reeds is uitgerust met een dergelijk, of vergelijkbaar systeem, voor een aanzienlijk deel van de vaarweggebruikers, zeker op de vaarwegen anders dan de Rijn, heeft een dergelijke verplichting te verstrekkende gevolgen. Omdat in Nederland op onoverzichtelijke plekken in het vaarwegennet met veel scheepvaartverkeer actief verkeersmanagement met verkeersbegeleiding vanaf de wal plaatsvindt heeft een verplichting om Inland AIS aan Inland Ecdis te koppelen weinig meerwaarde voor de verkeersveiligheid.

Gevolgen voor burgers en bedrijfsleven
De kosten voor burgers en bedrijfsleven als gevolg van deze wijziging hebben betrekking op de verplichting tot het aan boord hebben van een AIS-installatie en de verplichting voor een groot schip om voor de bemanning reddingsvesten aan boord te hebben. De beroepsvaart in Nederland bestaat uit ongeveer 7000 binnenvaartschepen. Zoals reeds hierboven aangegeven is ongeveer 90% van de schepen in de beroepsvaart reeds uitgerust met Inland-AIS als gevolg van de stimuleringsregeling die van overheidswege was ingesteld voor deze schepen. Die schepen die destijds geen gebruik hebben gemaakt van deze mogelijkheid zullen na inwerkingtreding van onderhavig besluit alsnog Inland AIS moeten installeren op hun schip hetgeen afhankelijk van het type ongeveer € 1700,- tot € 3000,- per schip kan kosten.
De verplichting om Inland-AIS aan boord te hebben geldt ook voor pleziervaartuigen langer dan 20m. De kosten voor een Inland-AIS installatie voor dergelijke schepen is gelijk aan de kosten die de beroepsvaart hiervoor moet maken.

Artikel II, onderdeel E (artikel 4.07 BPR)
De voorgestelde invulling van artikel 4.07, eerste lid, behelst de verplichting om een schip uit te rusten met Inland AIS. De overige leden van artikel 4.07 beogen te bewerkstelligen dat Inland AIS op een dusdanige manier wordt gebruikt dat de scheepvaart te allen tijde af kan gaan op de juistheid van de informatie die de Inland AIS aan boord weergeeft over de aanwezigheid van andere schepen in de buurt. De verplichting tot het aan boord hebben van

Inland AIS geldt niet voor zeeschepen. Deze zijn namelijk reeds voorzien van het voor de zeescheepvaart gebruikelijke AIS-systeem waardoor de aanwezigheid van dergelijke schepen ook wordt weergegeven door Inland AIS en deze schepen de aanwezigheid van binnenschepen in de omgeving ook kunnen waarnemen. Deze vrijstelling voor de zeescheepvaart zal gelden in de zogenoemde weefgebieden waarin zowel zeescheepvaart als binnenvaart intensief gebruik maken van de vaarwegen. In de nieuw in te voegen bijlage 4 (artikel II, onderdeel Q) zullen deze gebieden benoemd worden.

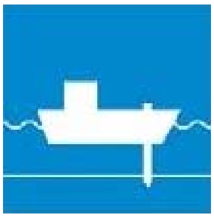
<u>Afschaffen brug bedienings signaal (lang-kort-lang)</u>

Artikel 6.26 wordt als volgt gewijzigd:
1. Aan het vierde lid worden onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel f door een puntkomma de volgende onderdelen toegevoegd:
g. Een geel licht op de brug samen met een in onderdeel a, b of c hierboven genoemde markering geeft aan:
doorvaart niet toegestaan, behalve voor schepen van beperkte hoogte; doorvaart in beide richtingen toegestaan (teken D.1a; bijlage 7);
h. Twee gele lichten op de brug samen met de onder (a), (b) en (c) hierboven genoemde markering geeft aan:
doorvaart niet toegestaan, behalve voor schepen van beperkte hoogte; doorvaart in de andere richting niet toegestaan (teken D.1b; bijlage 7).
2. Het vijfde en zevende lid vervallen onder vernummering van het zesde lid tot vijfde lid en het achtste lid tot zesde lid.

Toelichting:
Artikel II, onderdeel G (artikel 6.26 BPR)
Artikel 6.26 is voor wat betreft de doorvaart van een beweegbare brug door schepen van beperkte hoogte aangepast aan het CEVNI. Deze voorziening verduidelijkt de gedragsregels voor schepen die zonder brugopening een brug kunnen passeren en verbetert daarmee de doorstroming onder bruggen door. Verder wordt het zevende lid geschrapt. Steeds vaker worden bruggen bediend op afstand; het verzoek tot bediening van de brug door middel van het geven van één lange stoot, één korte stoot en weer één lange stoot, dan wel door roepen heeft dan geen effect en is daarbij erg belastend voor de omgeving. Hetzelfde geldt voor de geluidssignalen voor de bediening van sluizen in artikel 6.28, vierde lid, BPR (artikel II, onderdeel H).

<u>Gebruik van spudpalen</u>

Artikel 7.03 Ankeren en het gebruik van spudpalen
1. Een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting, mogen niet ankeren:
a. op een gedeelte van de vaarweg waar bij algemene regeling ankeren is verboden;
b. in een vak aangeduid door het teken A.6 (bijlage 7), aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht.
2. Op een gedeelte van de vaarweg waar ankeren ingevolge het eerste lid, onder a, is verboden, mogen in afwijking daarvan een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting evenwel ankeren, in een vak aangeduid door het teken E.6 (bijlage 7), aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht.



3. Op een gedeelte van de vaarweg waar ankeren ingevolge het eerste lid is verboden, mogen in afwijking daarvan een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting evenwel spudpalen gebruiken, in een vak aangeduid door het teken E.6.1. (bijlage 7), aan de zijde van de vaarweg waar het teken is aangebracht.

Bijlage 7 wordt als volgt gewijzigd:
2. In onderdeel E wordt na teken E.6 het volgende teken met toelichtende tekst ingevoegd:
E.6.1 Toestemming gebruik te maken van spudpalen aan de zijde van de vaarweg waar het bord is geplaatst (artikel 7.03, lid 3)



Toelichting:
2.4.1 Gebruik van spudpalen (artikel 7.03 BPR)
Bij de meest recente inhoudelijke wijziging van het BPR is aan de definitie van "ankeren" in het Binnenvaartpolitiereglement het gebruik van spudpalen toegevoegd. In de praktijk leidt dit tot de situatie dat op plaatsen waar een ankerverbod geldt ook geen gebruik mag worden gemaakt van spudpalen. Omdat op sommige plaatsen waar een ankerverbod geldt het ligplaats nemen met behulp van spudpalen niet bezwaarlijk is, is het wenselijk het gebruik van spudpalen op plaatsen waar een ankerverbod geldt, afzonderlijk toe te kunnen staan. Hiertoe voorziet dit besluit in een nieuw bord.

Artikel II, onderdeel J (artikel 7.03 BPR)
Met onderhavige wijziging wordt het mogelijk gemaakt om op plaatsen waar ankeren verboden is, wel stil te liggen met behulp van het gebruik van spudpalen. Hiertoe is een derde lid toegevoegd aan artikel 7.03. Daarnaast wordt ter illustratie van de mogelijkheid om spudpalen te gebruiken op plaatsen waar een ankerverbod geldt, een nieuw teken (E.6.1) in bijlage 7 vastgesteld (Artikel II, onderdeel R). Dit bord kan zelfstandig voorkomen op gedeelten van de vaarweg waar bij algemene regeling ankeren is verboden maar kan ook naast het teken A.6 van bijlage 7 worden gebruikt. Dit betekent dat op dat gedeelte van de vaarweg ankeren met gebruikmaking van ankers verboden is, maar stilliggen met gebruikmaking van spudpalen wel toegestaan is. Wanneer uitsluitend het teken A.6 van bijlage 7 wordt

gebruikt, kan in het desbetreffende vak noch gebruik worden gemaakt van ankers noch van spudpalen indachtig de definitie van ankeren in artikel 1.01, onderdeel D, onder 13°.

Inwerkingtreding

Deze wijziging zal op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip in werking treden (Artikel VI). Gelet op de diversiteit van de onderwerpen kan dit tijdstip voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend worden vastgesteld. Hiermee kan ook worden aangesloten bij het moment van inwerkingtreding van voorschriften vastgesteld door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Bij de inwerkingtreding zal toepassing worden gegeven aan het zogenoemde stelsel van Vaste verandermomenten. (JB)

Actie tegen onzin regels AIS

De minister van Infrastructuur en Milieu staat op het punt het Binnenvaart Politiereglement aan te passen met regels voor AIS gebruik die onzinnig zijn voor historische bedrijfsvaartuigen. Voor 11 februari 2015 moeten we daar iets tegen laten horen. Hoe meer reacties, hoe groter de kans dat er opnieuw over na wordt gedacht en er overleg plaats vindt met de behoudsorganisaties.

Die regels houden onder andere in dat
- AIS permanent aan moet staan. dus ook als je in de winter in een museumhaven ligt waar geen enkel schip voorbij vaart (denk eens aan het stroomverbruik)
- de marifoon permanent aan moet staan dus er moet 24 uur per dag iemand aan boord zijn met een geldig marifooncertificaat
- je moet stoppen met varen als je onderweg een regenbui krijgt (en je hebt geen stuurhut) want zonder een computer met digitale kaarten (ECDIS) gekoppeld aan AIS naast je helmhout mag je niet varen.

U kunt de minister laten weten dat u het niet eens bent met dit soort maatregelen, die goed zijn voor de veiligheid maar alleen praktisch uitvoerbaar zijn voor de beroepsvaart (en daar ook voor bedoeld zijn). Dien daarom een bezwaar in (Red: inmiddels is de deadline gesloten) bij de minister (een 'zienswijze' geheten). Simon de Waard heeft een uitgebreide zienswijze geschreven die u kunt downloaden op http://www.lvbhb.nl/wp-content/uploads/2015/01/Zienswijze-m.b.t.-het-wijzigingsbesluit..pdf.

Bron: LVBHB

Simon de Waard heeft alle ingediende zienswijzen op de voorgestelde wijziging van het Binnenvaartpolitiereglement middels een WOB-verzoek opgevraagd. Er bleken zo'n 35 zienswijzen ingediend te zijn. Vele leken op elkaar, maar er waren toch nog een 18 verschillende zienswijzen.
In het volgende nummer van Info20m besteden we hier aandacht aan (JB).

Beantwoording Kamervragen inzake het ontwerpbesluit tot wijziging van het vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement

Minister Schultz van Haegen (IenM) beantwoordt vragen van de vaste commissie van Infrastructuur en Milieu (IenM). De commissie had vragen gesteld in verband met de wijziging van het vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement.

Hieronder enkele stukjes uit het document.

Invoering AIS-plicht

De leden van de VVD-fractie vragen welk nu de verplichte uitrusting met een Automatic Identification System (AIS) heeft voor stilliggende schepen buiten de vaargeul.

De verplichte uitrusting van een schip met een Inland-Automatic Identification System (verder aangeduid als AIS) is bedoeld om uit oogpunt van veiligheid de positie van het schip aan andere schepen en Vessel Traffic Centra (VTS) bekend te stellen met name als het schip bijv. door een bocht in de rivier nog niet zichtbaar is.
Uit oogpunt van veiligheid moet het AIS in principe altijd ingeschakeld zijn. Dit geldt dus ook als een schip stilligt in of langs een vaarweg. Echter het AIS is zelf geen navigatiemiddel. Met AIS kijkt men verder vooruit naar de verkeerssituatie/het verkeer. Als schepen in de directe nabijheid zijn moet men uit het raam kijken en bij slecht zicht de boordradar gebruiken. Het AIS is daarvoor niet bedoeld, AIS voorziet de schipper van extra informatie in een vroeg stadium. Van verwarring of afleiding is dus geen sprake.
De regeling voorziet overigens in een ontheffings-mogelijkheid voor bevoegde autoriteiten als havenbeheerders om overnachtingshavens en havenbekkens ic vaarwateren die bouwkundig van de vaargeul zijn gescheiden uit te zonderen van de verplichting. Dit is geen individuele ontheffing maar een ontheffing voor het betreffende gebied of havenbekken. De bevoegde autoriteit zal zich daarbij laten leiden door de specifieke lokale omstandigheden. Zo heeft RWS voor de overnachtingshavens langs de Rijn als bedoeld in artikel 14.11 RPR, bepaald dat daar het AIS bij afgemeerde schepen mag worden uitgezet.

De leden van de VVD vragen ook waarom bovendien toestemming moet worden gevraagd om het AIS-apparaat uit te doen, terwijl dat voor ankerlicht niet hoeft.

Als men 's nachts voor anker ligt is een ankerlicht verplicht en dit mag onder die omstandigheden niet worden uitgezet. Voor bepaalde gebieden kan de lokale beheerder ontheffing van de AIS-plicht instellen. Deze ontheffing geldt voor iedereen die zich daar bevindt, dus het vragen van toestemming is niet aan de orde.

De leden van de VVD en de PvdA hebben enkele vragen over de AIS-plicht bij stilliggende schepen.
De stroombron voor het AIS-apparaat zou een probleem zijn bij stilliggende schepen. Daarnaast zou er een strijdigheid zijn met de Marifoonregeling.
Deze leden vragen of de minister de AIS-plicht voor stilliggende schepen buiten de vaargeul wil laten vervallen.

Inderdaad verbruikt een ingeschakeld AIS stroom, maar bij stilliggende schepen hoeft dit geen probleem te zijn. Als men afgemeerd ligt en de navigatiestatus in het AIS apparaat correct is aangepast naar vaarstatus 5 (afgemeerd) is het stroomverbruik laag ca. 16 Watt (spaarlampje). Vergeet men de vaarstatus aan te passen dan blijft die in 0 staan (onderweg, motor in gebruik), dit is de piekbelastingmodus met een stroomverbruik van max. 55 Watt. Dus bij correct gebruik volgens de AIS-plicht mag het stroomverbruik niet tot problemen leiden.
Immers de vaarstatus is een van de onderdelen die verplicht correct in het AIS moeten worden ingevuld en aangepast bij wijziging van die status.

Bij vergelijking van de AIS-plicht met de Marifoonregeling blijkt inderdaad sprake van inconstistentie. Ik zal dit nader uitzoeken en mijn bevindingen voorleggen in de CCR en het nationaal overleg.

De leden van de VVD en PvdA vragen of het zinvol is om het AIS te verplichten op vaarwegen met CEMT-klasse 0.

Ik kan u meedelen dat het gebruik van AIS op deze wateren inderdaad niets toevoegt. Ik ben dan ook graag bereid deze vaarwegen vrij te stellen van de AIS-plicht en dit zal bij de wijziging van het BPR worden meegenomen.

De leden van de VVD vragen hoe het staat met privacy bij gebruik van de AIS.

Ten aanzien van de privacy zijn voldoende waarborgen in de nationale wetgeving opgenomen. Het gebruiken van AIS-informatie door derden is strafbaar.
Door het Ministerie van Justitie is het College bescherming persoonsgegevens (CBP) aangewezen als instantie waar individuele klachten kunnen worden ingediend.

De leden van de PvdA-fractie vragen de minister tevens in te gaan op de praktische toepasbaarheid van de verplichting volgens het Rijnvaartpolitiereglement om een ECDIS-voorziening te hebben op schepen langer dan twintig meter zonder stuurhut.

Hierover kan ik u meedelen dat het met de huidige stand der techniek (via mobiele communicatiemidelen, tablets, etc.) geen probleem is om AIS-gegevens uit te lezen als er geen stuurhut aanwezig is. Zeevarende jachten zijn vrijwel allemaal uitgerust met AIS en een elektronische kaart en veel van deze schepen hebben geen stuurhut. Daaruit valt af te leiden dat dit in de praktijk geen problemen oplevert.

<u>Advisering en consultatie</u>

De leden van de PvdA vragen naar de reacties van derden-belanghebbenden.

In de aanloop naar de AIS-verplichting in het BPR is door mijn Ministerie overlegd met alle Technische en Nautische brancheverenigingen in de Binnenvaart, vertegenwoordigd in het OTNB. De reacties waren overwegend positief om het AIS ook op de BPR-wateren in te voeren, mits daar niet de verplichting voor ECDIS of gelijkwaardig werd meegenomen welke wel in het CCR besluit zit.
Bovengenoemde partijen waren overigensook al betrokken via dit OTNB bij de discussies over invoering van het AIS op de Rijn (RPR). De belangrijkste opmerkingen van deze partijen hadden betrekking op het permanent ingeschakeld zijn van het AIS, tijdsbestek van reparatie bij uitval en de privacy van de gegevens. In een informatiedocument zijn de meeste opmerkingen over AIS-gebruik in de dagelijks praktijk verwerkt. Van andere opmerkingen bijv. reparatie binnen 48 uur, is gesteld dat uit de toegezegd evaluatie zal blijken of daadwerkelijk sprake is van een probleem.

<u>Bepalingen in nabure landen</u>

De leden van het CDA vragen of de verplichting in naburige landen zoals België, Duitsland en Denemarken op gelijke wijze als in Nederland is ingevoerd.

In België is de AIS-plicht alleen in en rond de havens van Antwerpen en Gent ingesteld. In België geldt een plicht om AIS aan boord te hebben. Er is nog geen plicht om AIS te gebruiken. In Duitsland is buiten de Rijn nog geen verplichting ingevoerd. In Denemarken heeft men geen bevaarbare binnenwateren en is een AIS-verplichting daarom niet opportuun.

Voor het volledige document zie
http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2015/02/02/beantwoording-vragen-inzake-het-ontwerpbesluit-tot-wijziging-van-het-vaststellingsbesluit-binnenvaartpolitiereglement.html

Bron: Rijksoverheid

Beantwoording Kamervragen over ontwerp wijziging vaststellingsbesluit BPR

Eind maart 2015 beantwoordt Minister Schultz van Haegen (IenM) vragen van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu van de Tweede Kamer over het ontwerpbesluit tot wijziging van het Vaststellingsbesluit Binnenvaart-politiereglement, het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) en enkele andere besluiten in verband met een actualisering en enkele andere aanpassingen.

Voor het gehele document zie
http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2015/03/31/beantwoording-vragen-van-de-vaste-kamer-commissie-over-vaststellingsbesluit-bpr.html.

Hieronder de antwoorden van de Minister op de vragen over Inland AIS.

De leden van de VVD-fractie vragen waarom het voor de veiligheid belangrijk is dat stilliggende schepen in of langs de vaarweg in principe altijd hun AIS-apparaat ingeschakeld moeten hebben. Deze leden vragen tevens of ik bereid ben om de verplichting voor stilliggende schepen om AIS ingeschakeld te hebben te laten vervallen.

De verplichte uitrusting van een schip met een Inland-

Automatic Identification System (verder aangeduid als AIS) is bedoeld om uit oogpunt van veiligheid de positie van het schip aan andere schepen en Vessel Traffic Centra (VTS) bekend te maken. Met name als het schip bijv. door een bocht in de rivier nog niet zichtbaar is, ook niet met behulp van radar, is dit uit oogpunt van veiligheid uiterst nuttige informatie voor de overige scheepvaart. Dus moet het AIS in principe tijdens de vaart altijd ingeschakeld zijn vanwege de zichtbaarheid voor de andere schepen.
Dit geldt eigenlijk ook als een schip afgemeerd ligt in of langs het vaarwater. Op de drukke doorgaande routes, langs de grote rivieren en de Rijkswateren zoals beschreven in Bijlage 13 van het BPR, waar permanent afgemeerde schepen niet veel voorkomen, en het varend verkeer dus niet direct daarop bedacht is, is het altijd ingeschakeld zijn van de AIS alleszins begrijpelijk. In het Rijnvaart Politie Reglement (RPR) is deze plicht dan ook opgenomen, en ik ben van plan deze plicht ook over te nemen voor de doorgaande routes die onder het BPR vallen.
Voor de kleinere vaarwegen, waar afgemeerde schepen veel gebruikelijker zijn, kan wellicht een andere afweging gemaakt worden. Deze zijn veelal in beheer bij provincie en gemeenten. Voor deze vaarwegen zal ik de gemeenten en provincies consulteren over een mogelijke vrijstelling van het permanent ingeschakeld zijn van de AIS-apparatuur op afgemeerde schepen.

De leden van de VVD-fractie vragen of ik bereid ben om AIS voor woonschepen vanaf CEMT-klasse 1 als verplichting te laten vervallen? Zo nee, waarom niet?

Voor deze vraag wil ik verwijzen naar mijn antwoorden op uw eerdere vragen in het Schriftelijk Overleg van het BPR (kamerstuk 34122, nr. 2). Daarin heb ik toegezegd dat schepen die alleen varen op de waterwegen van de CEMT-klasse 0 zullen worden vrijgesteld van de AIS-plicht. Daarnaast bestaat er al een vrijstelling voor vaartuigen zonder eigen mechanische middelen tot aandrijving. Hieronder vallen veel woonschepen.

De leden van de VVD-fractie vragen waarom de CEMT klasse 0 niet ook betrekking heeft op de classificering van schepen in plaats van alleen wateren?

CEMT is een klassering van vaarwegen die aangeeft met welke scheepsgrootte (in types) nog op een vaarweg kan worden gevaren. Bij een hogere CEMT klassering kunnen dus meerdere typen schepen van de vaarweg gebruik maken. Daarom heb ik de AIS-plicht gekoppeld aan de klassering van de vaarweg, en niet an die van het schip.

De leden van de VVD-fractie vragen of de minister bekend is met het feit dat AIS niet altijd goed functioneert.
Wie is verantwoordelijk voor een goede communicatie van de AIS-gegevens?

AIS is een technische voorziening en kan kapot gaan, maar moet dan wel binen 48 uur weer gerepareerd zijn.
AIS apparaten zijn al enige jren in gebruik. Sinds de CCR verplichting van kracht is op de RPR wateren per 1-12-2014 zijn niet veel storingen geregistreerd.
Er is overigens afgesproken om het functioneren van AIS op dit punt na twee jaar te evalueren.
De verantwoordelijkheid voor een goed functionerend AIS apparaat ligt bij de schipper.

De leden van de SP-fractie vragen zich af wat het voordeel zou zijn wanneer het AIS-apparaat continu aan staat, aangezien een schip ook voorzien is van een radar en de schipper zelf ook andere schepen kan waarnemen?

Het voordeel van AIS is tweeledig: enerzijds kunnen schepen worden gezien die nog niet in zicht zijn, ook niet met radar, anderzijds is het schip zelf zichtbaar voor andere schepen als het nog niet in zicht is. Dus is het gewenst dat AIS altijd ingeschakeld is.

De leden van de SP-fractie zouden graag een overzicht ontvangen van ongelukken op de Nederlandse vaarwegen die middels AIS voorkomen hadden kunnen worden, waarbij ook wordt toegelicht hoe AIS dit ongeluk had kunnen voorkomen.

Deze overzichten bestaan niet. Maar het is alleszins duidelijk dat met meer voorkennis over naderende verkeersdeelnemers lastige verkeerssituaties kunnen worden voorkomen en wel degelijk sprake is van een positieve bijdrage aan de veiligheid.

De leden van de SP-fractie vragen zich af of het uit oogpunt van privacy voor het aan boord verblijvende gezin het technisch mogelijk is om het AIS-zendsysteem terug te brengen naar één Watt, waarmee het bereik van AIS wordt beperkt tot ongeveer vijf kilometer?

Het terugbrengen van het zendvermogen betekent dat het bereik afneemt, maar voor dat AIS met laag zendvermogen niet meer worden gezien in een omgeving met AIS in hoger zendvermogen. Dit zal vooral optreden op vaarwegen die eveneens worden gebruikt voor zeeschepen.
Daarnaast betekent het een enorme additionele investering van de overheid die veel meer AIS basisstations zal moeten gaan plaatsen om de schepen op het netwerk te kunnen zien. Dit is in het kader van internationale afspraken over het plaatsen van AIS basisstations eveneens lastig tot zelfs onmogelijk.

De leden van de SP-fractie vragen in hoeverre AIS nu gebruikt wordt als hulpmiddel voor handhaving door bijvoorbeeld de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) of politie en hoe dit in de toekomst zal zijn?

Ik heb uw Kamer op 11 maart in het VAO Wadden en Noordzee en het VAO scheepvaart beloofd om u voor 1 mei een brief te sturen, waarbij ik inga op het gebruik van AIS voor handhaving.

De leden van de SP-fractie vragen hoe het verplichten van AIS past bij eerdere toezeggingen van de minister om zich juist in te zetten om de eisen vanuit de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) terug te dringen?

Bij het terugdringen van eisen vanuit de CCR wordt nadrukkelijk gekeken naar de toegevoegde waarde van de

maatregel. In dit geval is via een impact analyse aangetoond dat sprake is van een duidelijk toegevoegde waarde op de veiligheid. Daarom is per 1 december 2014 de AIS-plicht op de Rijn ingevoerd. De nu voorliggende wijziging van het BPR ziet op de wateren die niet onder het regime van de CCR vallen.

De leden van de CDA-fractie vragen of (open) rondvaartboten die minder dan twintig meter lang zijn, doch meer dan twaalf passagiers kunnen vervoeren, te allen tijde uitgerust dienen te zijn met een Inland AIS-apparaat?

Ja, in principe beschikken passagiersschepen over een Europees, Rijn- of Nationaal certificaat en zijn dientengevolge AIS-plichtig ongeacht hun lengte. Alleen passagiersschepen die uitsluitend op CEMT 0 wateren varen zullen worden vrijgesteld van de AIS-plicht.

De leden vande CDA fractie vragen zich af wat landelijk de gevolgen van een dergelijke maatregel zullen zijn?

Vrijwel alle passagiersschepen in Nederland zijn al uitgerust met een AIS. Dus landelijk lijken de gevolgen van invoering van de AIS-plicht nihil te zullen zijn.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag in welke mate de veligheid op dergelijke schepen toeneemt en wat de kosten van de implementatie voor de betrokken bedrijven en stichtingen zal zijn.

De toegevoegde waarde op de veiligheid is voor passagiersschepen evident, omdat andere schepen vroegtijdig kunnen zien dat een passagiersschip nadert. Passagiersschepen zijn kwetsbaarder dan vrachtschepen qua constructie en vervoeren soms grote aantallen passagiers. Daarom is het ook voor passagiersschepen belangrijk uit oogpunt van veiligheid om verder vooruit te kunnen kijken. De kosten van implementatie liggen tussen de € 2000 en € 3000, maar konden worden beperkt door gebruik te maken van een subsidieprogramma. De feitelijke kosten voor de scheepseigenaar liggen daarom tussen de € 0 en € 1000. Het subsidieprogramma liep van 2009-2012. Het programma is destijds uitgebreid bekend gemaakt. De meeste schepen hebben daarom onder subsidie een AIS aangeschaft. (JB)

Inbreng van een schriftelijk overleg over het ontwerpbesluit tot wijziging van het Binnenvaartpolitiereglement

Eind februari 2015 is er een schriftelijk overleg geweest over alle wijzigingen van het Binnenvaartpolitiereglement.

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben verschillende fracties de behoefte om aanvullende vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Milieu inzake het ontwerpbesluit tot wijziging van het Vaststellingsbesluit Binnenvaart-politiereglement, het Binnenvaartpolitiereglement en enkele andere besluiten in verband met een actualisering en enkele andere aanpassingen (Kamerstuk 34 122, nr. 1) en verslag van het schriftelijk overleg dat daar al over gehouden is (Kamerstuk 34 122, nr. 2).

Het verslag is te downloaden op https://zoek.officielebekendmakingen.nl/nds-tk-2015D06963.

Hieronder enkele delen uit het verslag over Inland AIS:

De leden van de VVD-fractie hebben nog enkele vragen over de AIS-verplichting. Uit het oogpunt van veiligheid moet het AIS-apparaat in principe altijd ingeschakeld zijn. Dit geldt dus ook als een schip stilligt in of langs een vaarweg. Wat heeft dit met de veiligheid te maken, zo vragen de leden van de VVD-fractie. Immers, AIS is geen navigatiemiddel, en je moet toch echt op zicht varen als schepen stilliggen langs de kant. Het is volgens de leden van de VVD-fractie misleidend om te suggereren dat je er van uit mag gaan dat je via AIS alle stilliggende objecten op het water ziet. Er zijn heel veel woonarken en schepen zonder motor en stuurhuis die niet meer in de vaart zijn en ook geen AIS hebben. Is de Minister bereid om de verplichting voor stilliggende schepen om AIS aan te hebben te laten vervallen? Zo nee, waarom niet?
Is de Minister bereid om AIS voor woonschepen vanaf CEMT1-klasse 1 als verplichting te laten vervallen?
Zo nee, waarom niet? De leden van de VVD-fractie vragen verder of het niet juist verwarrend werkt om gebieden aan te wijzen waar een ontheffing geldt van de plicht om het AIS-apparaat aan te hebben. Is het dan niet beter om juist alle stilliggende schepen van deze plicht te ontheffen? Deze leden zijn van mening dat dit duidelijker zou zijn.
Ook vinden de leden van de VVD-fractie het verwarrend dat de AIS-verplichting ook geldt voor CEMT-klasse 0 omdat voor sommige vaarwegen meerdere CEMT-klassen gelden. Waarom heeft de CEMT klasse 0 niet ook betrekking op de classificering van schepen in plaats van alleen wateren, zo vragen de leden van de VVD-fractie.
De leden van de VVD-fractie vragen voorts of de Minister bekend is met het feit dat AIS niet altijd goed functioneert. Wie is verantwoordelijk voor een goede communicatie van de AIS-gegevens? De leden van de SP-fractie zien wel de voordelen van AIS als hulpmiddel, maar gezien het feit dat het systeem verre van waterdicht is, kan er volgens deze leden geen sprake zijn van het verplicht continu gebruiken. Zij vragen zich af wat het voordeel zou zijn wanneer het AIS-apparaat continu aan staat, aangezien een schip ook voorzien is van een radar en de schipper zelf ook andere schepen kan waarnemen. De leden van de SP-fractie zouden graag een overzicht ontvangen van ongelukken op de Nederlandse vaarwegen die middels AIS voorkomen hadden kunnen worden, waarbij ook wordt toegelicht hoe AIS dit ongeluk had kunnen voorkomen.
De leden van de SP-fractie hebben begrip voor dat er bij binnenvaarton-dernemers veel bezwaar is tegen de verplichtstelling van AIS omdat hiermee continu te achterhalen is waar het schip en dus hun gezin zich bevindt. Dit wordt gezien als een forse inbreuk op de privacy.
Deze leden vragen zich af of het technisch mogelijk is om het AIS-zendsysteem terug te brengen naar één watt, waarmee het bereik van AIS wordt beperkt tot ongeveer vijf kilometer. Verder willen deze leden graag weten in hoeverre AIS nu gebruikt wordt als hulpmiddel voor handhaving door bijvoorbeeld de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) of politie en hoe dit in de toekomst zal zijn.

Tot slot zijn de leden van de SP-fractie benieuwd hoe het verplichten van AIS past bij eerdere toezeggingen van de Minister om zich juist in te zetten om de eisen vanuit de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) terug te dringen. De leden van de CDA-fractie vernemen graag of (open) rondvaartboten die minder dan twintig meter lang zijn, doch meer dan twaalf passagiers kunnen vervoeren, te allen tijde uitgerust dienen te zijn met een Inland AIS-apparaat. Als dat het geval is, is dan bezien wat landelijk de gevolgen van een dergelijke maatregel zullen zijn, zo vragen deze leden. Ook vernemen zij graag in welke mate de veiligheid op dergelijke schepen toeneemt en wat de kosten van de implementatie voor de betrokken bedrijven en stichtingen zal zijn. (JB)

Vragen en antwoorden Agentschap Telecom over Inland AIS

Naar aanleiding van de Inland AIS plicht in het Binnenvaartpolitiereglement zijn enkele vragen gesteld aan Agentschap Telecom gesteld. Hieronder de vragen en de bijbehorende antwoorden die zijn gegeven door Agentschap Telecom.

Vraag 1. Voor het bedienen van een marifoon is een marifoonbedieningscertificaat nodig (of in ieder geval onder toezicht van). Is voor het bedienen van een Inland AIS ook een bedieningscertificaat nodig? Op de website van Agentschap Telecom kan ik dit niet vinden.
Antwoord 1. Ja, er wordt gebruik gemaakt van maritieme frequenties

Vraag 2. In de (concept) bepalingen staat dat de Inland AIS altijd aan moet staan (tenzij de bevoegde autoriteit een uitzondering heeft toegestaan). Als de Inland AIS aan staat, moet dan tevens de marifoon aan staan? Zo ja, waar is dat geregeld?
Antwoord 2. Informatie bij Inspectie Leefomgeving en Transport

Vraag 3. Als de Inland AIS aan staat en dus permanent een signaal uitzendt in de marifoonband, moet er dan iemand verplicht aan boord zijn? Zo ja, waar is dat geregeld?
Antwoord 3. Bij het agentschap niet bekend.

Vraag 4. In het huidige BPR staat dat de marifoon tijdens de vaart uitgeluisterd moet worden. Volgens mij impliceert dat, dat de marifoon tijdens het (langdurig) stilliggen uitgezet mag worden. Klopt dat ook voor gebruik naast de Inland AIS? De voorgenoemde wijziging van het BPR geeft geen wijziging van artikel 4.05 gebruik van de marifoon.
Antwoord 4. Informatie bij Inspectie Leefomgeving en Transport

Vraag 5. Moet een Inland AIS ook een ATIS code uitzenden?
Antwoord 5. Nee.

Vraag 6. Moet een Inland AIS aangesloten zijn op een eigen accu? En is die dan verplicht apart van de accu voor de marifoon? Antwoord 6. Informatie bij Inspectie Leefomgeving en Transport

Vraag 7. Voor de marifoon geldt tegenwoordig een registratieplicht in plaats van een vergunningplicht. Valt de Inland AIS ook onder de registratieplicht of is hier een vergunning voor nodig?
Antwoord 7. Een registratie

Uit de gegeven antwoorden en de andere communicatie blijkt, naar mijn mening, dat Agentschap Telecom niet betrokken is bij de ontwikkeling van de nieuwe regels over Inland AIS en dat ze zelf ook niet overal antwoord op hebben. Ze verwijzen door naar de Inspectie Leefomgeving en Transport (voorheen Scheepvaartinspectie). (JB)

Bescherming van persoonlijke gegevens bij het gebruik van Inland AIS-apparatuur

Privacy van gegevens die middels de Inland AIS wordt verstuurd en door een ieder op internet via de diverse websites kan worden bekeken, is sinds het allereerste begin van Inland AIS al een issue geweest.
De Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft hier in april 2014 een document voor opgesteld. Zie http://www.ccr-zkr.org/files/documents/ris/rp14_10nl.pdf (5 blz).

Hieronder een stukje tekst uit het document wat voor Nederland momenteel van toepassing is:

In Nederland zijn er voor het treffen van maatregelen twee referentieteksten:

a) Betreffende alle ontvangen informatie in het kader van de meldingsplicht en betreffende alle ontvangen informatie in het kader van AIS, bepalen de artikelen 7, 8 en 9 van het Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart aan wie deze informatie verstrekt mag worden en onder welke voorwaarden. De betekenis van deze artikelen is dat de lokale vaarwegbeheerder informatie mag gebruiken voor het verkeersmanagement.
Handhaven met behulp van deze gegevens door de vaarwegbeheerder of door anderen is nadrukkelijk uitgesloten, tenzij er sprake is van de verdenking van een misdrijf. Deze bescherming heeft betrekking op alle gegevens afkomstig van de scheepvaart die voor het verkeersmanagement worden gebruikt. Het gaat niet alleen om AIS-informatie, maar ook om informatie verkregen uit al dan niet verplichte meldingen bijvoorbeeld verplicht via RPR 12.01 en om walradarbeelden waarbij vaartrajecten van schepen zijn vastgelegd. Tot slot is het handelen in strijd met het Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart strafbaar gesteld in artikel 31, lid 4, van de Scheepvaartverkeerswet.
Op grond hiervan is het mogelijk bij overtreding een hechtenis op te leggen dan wel een geldboete van maximaal € 7.800,- per overtreding.

b) Indien organisaties of per sonen niet onder het toepassingsgebied van het onder punt 1.4 vermelde besluit vallen, of indien de gegevens niet van het verkeers-management afkomstig zijn, bieden twee wettelijke instrumenten de mogelijkheid om door Inland AIS-apparatuur overgedragen gegevens te beschermen.
- Het eerste wettelijke instrument is het Wetboek van

Strafrecht. Hier is in artikel 441 strafbaar gesteld, het bekendmaken van informatie die ontvangen is door een persoon waarvoor het niet is bedoeld. Afhankelijk van het werkelijk gebruik (bijv. bekendmaking) van de ontvangen informatie kan dit artikel worden gebruik om misbruik te bestraffen.
- In sommige gevallen is de Wet bescherming persoonsgegevens van toepassing. AIS-informatie is immers vaak herleidbaar tot natuurlijke personen, aangezien veel scheepvaartbedrijven eenmanszaken zijn. Als dat het geval is, betreft het persoonsgegevens.
De juridische dienst van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en het College Bescherming Persoonsgegevens (CBP) hebben aangegeven AIS-informatie te beschouwen als persoonsgegevens, omdat in een groot aantal gevallen deze gegevens in de binnenvaart zijn te herleiden tot personen. De conclusie is dus dat de Wbp zeer waarschijnlijk van toepassing is, wanneer AIS-gegevens - mits herleidbaar tot natuurlijke personen - door organisaties of personen die niet deelnemen aan de scheepvaart worden verspreid, verkocht etc., zonder expliciete toestemming van de uitzender. De Wbp kent vervolgens tal van voorschriften in het belang van de betrokken personen, zoals artikel 8 waarin is opgenomen in welke situatie persoonsgegevens mogen worden verwerkt. Indien organisaties of personen aan de wal t.a.v. het verwerken van door AIS overgedragen gegevens niet voldoen aan deze eisen, dan kan het College bescherming persoonsgegevens een bestuurlijke boete opleggen of kan de strafrechter een geldboete of gevangenisstraf opleggen. (JB)

Check je registratiegegevens bij Agentschap Telecom!

Bij het uitzenden van AIS gegevens en communicatie via de marifoon is het wettelijk verplicht om de juiste gegevens uit te zenden. Hierop kan worden gehandhaafd!
De eigenaar is verantwoordelijk dat deze gegevens juist zijn. Als je al heel lang je schip (en de bijbehorende apparatuur) hebt, is de kans aanwezig dat je al heel lang niet meer gekeken hebt of je gegevens kloppen. Nu AIS zo in de belangstelling is (ook van de handhaving) is het verstandig om toch eens een paar minuten uit te trekken om je gegevens bij Agentschap Telecom te controleren.

Inloggen op het register doe je via https://loket.at-ez.nl/VVNR/faces/infra/pages/Welkom.jspx?locale=nl.
Je kunt op verschillende manieren inloggen, met DIGID en zonder.

Na het inloggen zie je de volgende gegevens:
- je persoonlijke gegevens (adres, marifoonbedieningscertificaten, etc.)
- je scheepsgegevens
Natuurlijk moeten je persoonlijke gegevens juist zijn (ook om eventueel contact op te nemen met het thuisfront als er iets aan de hand is in een noodsituatie!).
Daarnaast moeten je scheepsgegevens op orde zijn:
- soort melding, meestal melding pleziervaart (of beroepsbinnenvaart, of beroepszeevaart)
- scheepsidentificatie, naam van het schip, soort schip, ENI-nummer, brandmerk
- zenderidentificatie, radioroepnaam, atis code, MMSI-nummer
- aanwezige apparatuur (verplichte melding, vrijwillige melding) zoals marifoon, portofoon, AIS, EPIRB, Inmarsat, radar, SART, bochtaanwijzer, wachtontvanger, HF-zender, navtex, etc.
- bereikbaarheid in noodgevallen (vrijwillig)
- gegevens van het schip voor Search and Rescue-operaties (vrijwillig) zoals lengte schip, breedte schip, diepte, aantal masten, kleur romp onder waterlijn, kleur romp boven waterlijn, kleur dek, kleur hoofdzeil, snelle motorbotenregistratienummer (Y-nummer).

Enkele aandachtspunten:
- het ENI nummer (voorheen Europanummer) wordt tegenwoordig vooraf gegaan door een 0! Deze staat vaak nog niet in het systeem ingevuld omdat dat pas enkele jaren geleden verplicht is geworden
- vul de scheepsafmetingen in meters en decimeters met een punt ertussen!
- de inlogsessie duurt slechts enkele minuten, ietsje te kort wat mij betreft

Je kunt ook kijken in de registratielijst waarin alle openbare (niet privacy gevoelige) informatie staat, zie de roepletterslijst scheepvaart, http://appl.agentschaptelecom.nl/roepletterlijst-scheepvaart/index.html.
Vul daar eens voor de gein jouw MMSI nummer in en kijk of er meer schepen met hetzelfde nummer rondvaren!
Dat gebeurt vaker dan je denkt! Je kunt ook je eigen scheepsgegevens die uitgezonden worden checken via websites als Marinetraffic. Klopt het wat er staat? (JB)

ECDIS alternatieven

ECDIS gekoppeld aan AIS is in het RPR gebied (het gebied waar het Rijnvaart Politie Reglement geldt) verplicht voor schepen langer dan 20 meter. De verwachting is dat dit ook gaat gelden voor het BPR (Binnenvaart Politie Reglement) in de toekomst. Het kiezen, kopen, installeren en onderhouden van een dergelijk systeem is geen sinecure. Rob Klaassen, Klaus Spithost, Henri Derksen en Fred van Beelen hebben de alternatieven op een rijtje gezet.

Er is geconstateeerd binnen de LVBHB dat er wellicht behoefte is aan een overzicht waarop AIS-ECDIS alternatieven worden beschreven. Dit naar aanleiding van de verplichting van AIS-ECDIS voor het RPR-gebied per 1 december 2014.

Afgelopen maanden is gewerkt aan een zo compleet mogelijk overzicht dat leden kan ondersteunen bij keuze en/of aankoop van een alternatief ECDIS systeem.

Een overzicht van alle alternatieven is gepubliceerd op http://www.lvbhb.nl/overzicht-aisecdis-alternatieven/.

Bron: LVBHB

Inspectie Leefomgeving en Transport meerjarenplan 2015-2019

Voorjaar 2015 heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport haar meerjarenplan gepubliceerd. In dit plan is ook het een en ander opgenomen over AIS en binnenvaart.



Voor de gehele tekst van het meerjarenplan (116 blz.) zie http://www.ilent.nl/actueel/ilt-publiceert-meerjarenplan-2015-2019.aspx. Hieronder een paar kleine stukjes tekst die voor ons van belang zijn:

De binnenvaart in vogelvlucht
aantal bedrijven in Nederland (tankvaart, bulkvaart, containervaart) 3.650
aantal schepen beroepsmatig goederenvervoer 9.500
aantal schepen beroepsmatig personenvervoer (hotelschepen, zeilende chartervaart, fast ferries, rondvaartboten) 900
aantal klassenbureaus dat is aangewezen voor de certificering van binnenvaartschepen 3
aantal keuringsinstanties aangewezen voor certificering binnenvaartschepen 2

De inspectie is primair verantwoordelijk voor de handhaving van de Binnenvaartwet en het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen in de binnenvaart. Daarnaast voert de inspectie een aantal taken uit voor de minister van SZW; dat betreft de naleving van de Arbeidstijdenwet en de Arbeidsomstandighedenwet (Arbo) voor het onderdeel persoonlijke beschermingsmiddelen. Vanaf 2015 wordt dit uitgebreid met het aspect rusttijden (Arbeidstijdenbesluit Vervoer), waarbij meer verspreid over de dag en in het weekend samen met andere diensten varende inspecties uitgevoerd worden.

De handhaving van de Scheepvaartverkeerswet is een taak voor de politie en voor Rijkswaterstaat. De inspectie is verantwoordelijk voor de certificering van schepen die onder de Binnenvaartwet vallen. De reguliere certificering van deze schepen is voor het overgrote deel gemandateerd aan daartoe aangewezen klassenbureaus en/of keuringsinstanties. De beoordeling van niet reguliere certificering is voorbehouden aan de inspectie.

In 2018 treedt de richtlijn 2006/87 in werking.
Hierdoor worden veel vaartuigen alsnog certificaatplichtig, waaronder pleziervaartuigen, koppelbare pontons en drijvende (waterbouw)werktuigen. In totaal gaat het om 4.000-6.000 werkschepen en 2.000-3.000 pleziervaartuigen. Dit heeft met name voor pontons en drijvende werktuigen onbedoelde gevolgen. Hiervoor wordt een vrijstellingsregeling gemaakt. Voor certificering van resterende schepen wordt nagegaan of dit door de klassenbureaus verzorgd kan worden.

Bij de passagiersvaart is de naleving bij enkele essentiële onderdelen (geldige certificaten, veiligheidsmiddelen aan boord) in sommige deelsegmenten laag. In totaal gaat het om zo'n 1000 schepen (veerponten, veerboten, bruine zeilers, open rondvaartboten, rondvaartdagboten en hotelschepen). De extra inzet op het verbeteren van de naleving door passagiersschepen wordt daarom ook in 2015 nog gecontinueerd.

Rivierinformatiediensten hebben de laatste jaren een grote vlucht genomen en leveren een essentiële bijdrage aan de veiligheid en de vlotte afhandeling van de Rijnvaart.
De CCR heeft daarom een serie besluiten genomen over de invoering van een uitrustings- en gebruiksverplichting voor Inland AISapparatuur en Inland ECDIS-apparatuur.
Deze verplichting is vanaf 1 december 2014 op de Rijn van kracht.
De inspectie is de bevoegde instantie voor zowel het erkennen van de AIS-apparatuur als voor het erkennen van installateurs van AIS-apparatuur. In 2015 wordt tijdens de reguliere inspecties op vrachtschepen, tankers en passagiersschepen een eerste steekproef uitgevoerd op de aanwezigheid en werking van AIS-apparatuur. (JB)

Korting AIS (DEZE ACTIE IS AFGELOPEN!)

Op 1 december 2014 is voor grote schepen in het RPR gebied een AIS klasse A transponder verplicht geworden. In het BPR komt deze verplichting ook. Wanneer is nog niet bekend, zeer waarschijnlijk nog wel in 2015. Als je een groot schip hebt (om precies te zijn een schip waarvoor een CvO verplicht wordt) en je wil blijven varen dan moet je een AIS klasse A hebben. Ook voor het verkrijgen van een CvO moet het schip een AIS klasse A hebben.

Voor de aanschaf van zo'n AIS is een subsidie regeling geweest, die is in mei 2013 gestopt. Inmiddels is gebleken

dat een behoorlijk aantal eigenaren van grote schepen geen gebruik hebben gemaakt van deze regeling, zij moeten nu een AIS aanschaffen zonder deze subsidie. Dat is kostbaar, alleen het apparaat zelf kost al ca. € 2100,- excl. btw. Daar komen nog kosten bij voor een VHF antenne en de installatie. De LVBHB heeft bij ILenT een verzoek ingediend om de subsidieregeling tijdelijk weer van stal te halen voor diegene die de eerste ronde hebben gemist. Of dat inderdaad gaat gebeuren en wanneer is op dit moment niets van te zeggen.

In Nederland zijn meerdere leveranciers van AIS klasse A transponders. Een daarvan is Shiptron MCS BV uit Enkhuizen. Shiptron is bereid een leuke korting te geven als zij nog een flink aantal transponders kunnen leveren.
Hun aanbod is: Bij levering van 50 stuks is de prijs € 1000,- excl. btw., excl. VHF antenne, excl. installatie, excl. inbedrijfstellen.
Dat aanbod is hieronder verder gespecificeerd.
De LVBHB wil hier medewerking aan verlenen door haar leden op de hoogte te brengen van dit aanbod en te inventariseren hoeveel belangstelling er voor is.
Als dit aanbod interessant voor je is stuur dan een e-mail naar Rob Klaassen met daarin je naam, adres, tel. nr. en e-mail adres. Hij verzamelt alle reacties, alleen als het er voldoende zijn stuurt hij deze gegevens door naar Shiptron, die je dan zal benaderen.
Als je reageert per e-mail zit je nog nergens aan vast, dat is alleen nog maar een inventarisatie. Je geeft wel toestemming dat je NAW gegevens, alleen bij voldoende belangstelling, doorgegeven worden aan Shiptron.
Als dat gebeurt krijg je van Rob Klaassen bericht daarvan.
Als er niet voldoende belangstelling is krijg je daar ook bericht van. Je gegevens worden dan niet doorgestuurd naar Shiptron en alle e-mails van belangstellenden worden weggegooid. Je hebt de tijd tot 1 juni 2015 om te reageren.

Deze actie is niet alleen voor leden van de LVBHB, niet-leden kunnen ook meedoen. Als je meer wilt weten of vragen hebt kun je daarvoor ook terecht bij Rob Klaassen of Shiptron. Behalve de publicatie van dit bericht heeft de LVBHB geen enkele bemoeienis met deze actie.

<u>Aanbod van Shiptron MCS BV</u>
Carbon Pro AIS compleet met GPS antenne € 1000 excl. BTW.
VHF antennepakket Celmar-0 AIS met 10 meter Tremoflex10, stekkers, zelfvulcaniserend tape, haakse beugel € 90 excl. btw (meerprijs kabel per meter € 3,00 excl. btw)
In bedrijfstellen + certificaat, exclusief reiskosten € 250 excl. BTW
Schipper monteert zelf antennes en voeding, trekt kabels, strikt volgens de aanwijzingen in het montage boekje.
In bedrijfstellen is: programmeren AIS, aanzetten resterende stekkers aan de kabels, controleren voeding, controleren installatie, meten of de antennes goed werken en of de AIS functioneert.
Vaststellen of de uitgezonden gegevens correct zijn.
De resultaten worden vastgelegd en gerapporteerd aan de controller van Shiptron MCS BV, waarna de inbouwverklaring wordt afgegeven.

Rob Klaassen
Bron: LVBHB

LVBHB inkoopactie beeldschermen voor buiten

Op 1 december 2014 is er nieuwe wetgeving van kracht die het gebruik van een AIS gekoppeld aan een elektronisch kaarten systeem (ECDIS) verplicht stelt in het RPR gebied ofwel de grote rivieren. Deze verplichting is voor schepen langer dan 20 meter. Een werkgroep binnen de LVBHB heeft zich gericht op een goede en prijstechnisch aantrekkelijke oplossing voor het elektronische kaarten systeem. Door deze wetgeving ontstaat er een uitdaging voor de schepen zonder stuurhut. Om ECDIS te kunnen gebruiken is er een monitor nodig bij de stuurstand.
Deze monitor moet goed leesbaar zijn bij zonlicht en tegen een regen bui kunnen. Een standaard monitor voldoet hier niet aan. De werkgroep presenteert deze oplossingen op de website, via de Bulletalie en in een artikel in de Bokkepoot.

<u>Eisen aan een buitenscherm</u>
Uit voorgaande blijkt dat een scherm voor het buiten aflezen van een ECDIS minimaal aan de volgende eisen dient te voldoen:
o Weersbestendig, dus minimaal klasse IP65 of hoger, ook aan de achterzijde waar de stekkers zitten.
o Zo helder mogelijk zodat het scherm buiten goed afleesbaar is, ook bij zonlicht.
o Bij voorkeur met mogelijkheid tot het bedienen van het ECIDS programma (touchscreen).
o Schermgrootte te kiezen naar eigen behoefte.
o Gunstige prijs/kwaliteit verhouding.
o After sales/service bij voorkeur in Nederland.

Na een marktonderzoek op basis van bovenstaand eisenpakket in oa China, Frankrijk en Nederland is er contact ontstaan met het bedrijf Faytech, met een verkoop en service afdeling in Nederland.
Zij hebben touchscreen schermen die volledig aan voorgaande eisenpakket voldoen. De schermen zijn verkrijgbaar vanaf 7 tot 15 inch grootte en kosten va € 279,- incl BTW, excl mogelijke korting.
Daarnaast verkoopt Faytech ook schermen die wel extra helder maar niet IP65 zijn. Dit kan in een stuurhut met veel zonlicht een oplossing zijn.

Voor meer informatie zie: http://www.lvbhb.nl/wp-content/uploads/2015/04/Faytech-en-LVBHB-definitief.pdf.

Bron: Scheepspost, LVBHB

Special AIS en ECDIS

Waarom?
De verplichting van een AIS aan boord is er voor schepen langer dan 20 m al wat langer. Daarbij komt voor dezelfde schepen die 'op de Rijn' varen (Rijn, Lek, Waal en Nederrijn) een nieuwe verplichting (sinds 1 december 2014) om een kaartsysteem te hebben (ECDIS) gekoppeld aan het AIS-apparaat. We volgen als vereniging t.a.v. deze wettelijke verplichtingen twee sporen.
Enerzijds proberen we extra verplichtingen te voorkomen

dan wel de impact daarvan te verzachten. Voor AIS apparatuur is er een subsidieregeling geweest voor alle binnenvaart. Voor ECDIS heeft o.a. onze lobby er in geresulteerd dat het ECDIS-systeem weliswaar verplicht is, maar uitgevoerd mag worden als een systeem dat gekoppeld is met AIS (met een draadje) maar niet noodzakelijkerwijs als één geïntegreerd systeem.
Dat betekent dat geen compleet nieuw apparaat aangeschaft moet worden, maar kan worden volstaan met een ECDIS-systeem op een PC of laptop gekoppeld aan de bestaande AIS apparatuur.
Anderzijds proberen we oplossingen te vinden om zo gunstig mogelijk toch aan de wettelijke verplichtingen te kunnen voldoen. Deze Bulletalie 2.0 gaat in op dit aspect!

Probleemstelling
Er kunnen drie situaties optreden:
U hebt nog geen AIS apparatuur en/of;
U hebt nog geen ECDIS-systeem en/of;
U heeft geen stuurhut o.i.d. en zoekt een oplossing om toch het kaartsysteem buiten te zien en te bedienen.
Voor alle 3 situaties bieden we nu een mogelijke oplossing.

Nog geen AIS
Helaas bestaat de subsidieregeling voor AIS-apparatuur niet meer. Hoewel we wel hebben aangedrongen op een 'tweede ronde' is de kans daarop o.i. uiterst gering.
Wie wil varen met een schip langer dan 20 m doet er verstandig aan alsnog een AIS aan te schaffen om boetes te voorkomen.
Inkoopactie: Gezamenlijke aanschaf van AIS apparatuur bij Shiptron. Shiptron biedt AIS apparatuur aan die bij voldoende gezamenlijke inkoop niet ruim € 2000,- kost, maar ongeveer de helft van dat bedrag. Op de website vindt u meer informatie! (http://www.lvbhb.nl/aisecdis) of bel initiator Rob Klaassen (06-51485656).

Nog geen ECDIS
ECDIS is een digitaal kaartsysteem. Daarvan zijn er verscheidene in de handel verkrijgbaar. De systemen zijn echter verschillend qua functionaliteit en ook zeker qua prijs. Een projectgroep (Fred van Beelen, Rob Klaassen, Henri Derksen en Klaus Spithost) heeft de mogelijke oplossingen aan een soort 'consumentenbondtest' onderworpen. De resultaten van dit vergelijkend onderzoek zijn uitgebreid verwoord op de website. Interessant is dat er naast 'commerciële pakketten' ook een zgn. open source oplossing mogelijk is en die is gratis te downloaden...

Geen stuurhut o.i.d.
Bij zonlicht of een regenbuitje wordt het aflezen van een gewoon PC-scherm of laptop al gauw onmogelijk.
Daarom is gezocht naar een scherm dat eenvoudig met een draadje gekoppeld kan worden aan een PC of laptop en dat wel bij zon en regen afleesbaar is. Dat soort schermen is breed verkrijgbaar maar de prijs is meestal aanzienlijk (vanaf ong. € 600,-). Via marktonderzoek in o.a. Frankrijk, Nederland en China heeft Rik van der Mark een leverancier gevonden die geschikte schermen aanbiedt tegen een veel aantrekkelijke prijs (vanaf ca. € 300,-)
Inkoopactie: Faytech (Leerdam) biedt IP65 schermen en apparatuur tegen een aantrekkelijke prijs. Bij gezamenlijke inkoop kan de staffelkorting oplopen tot 10% (bij afname van meer dan 20 stuks). Bovendien ontvangen leden bij aanschaf er gratis een stevige montagebeugel bij.
Meer informatie is te vinden op de website.

Tot slot
Ik ben heel blij met de oplossingen die door de goede initiatieven van een aantal leden nu geboden worden.
Zelf heb ik gelukkig (toch maar) gebruik gemaakt van de AIS subsidieregeling, heb een scherm van Faytech aangeschaft en ga de OpenCPN-software downloaden.
Nu alleen nog installeren en we kunnen weer op weg!
Rolf van der Mark
Voorzitter LVBHB
Bron: Bulletalie 2.0 editie 001

Regeling gebruik van frequentieruimte met meldingsplicht 2015

Begin maart 2015 heeft de Minister van EZ de Regeling gebruik van frequentieruimte met meldingsplicht 2015 gepubliceerd.
Regeling van de Minister van Economische Zaken van 26 februari 2015, nr. WJZ/15030714, houdende regels inzake het gebruik van frequentieruimte zonder vergunning met meldingsplicht en wijziging van de Examenregeling frequentiegebruik 2008.

Voor de gehele tekst zie http://wetten.overheid.nl/BWBR0036375/geldigheidsdatum_07-06-2015.

Hieronder enkele stukjes tekst uit de regeling:
Artikel 1
In deze regeling wordt verstaan onder:
a. AIS (Automatic Identification System): automatisch identificatiesysteem gebaseerd op transponder technologie;
b. ATIS (Automatic Transmitter Identification System): systeem dat automatisch de door Onze Minister toegewezen combinatie van letters of cijfers voor de identificatie van een schip of radiozendapparaat, als bedoeld in de Regionale Regeling, uitzendt;
c. besluit: Frequentiebesluit 2013;
d. binnenvaart: scheepvaart op de binnenwateren;
e. combi-marifoon: radiozendapparaat bestemd voor communicatie op de binnenwateren en op zee;
f. EPIRB (Emergency Position Indicating Radio Beacon): radiozendapparaat bestemd voor noodalarmering in de 406 MHz frequentieband en voor het lokaliseren van het baken op de frequentie 121,5 MHz;
h. frequentiegebruik met een primaire status: gebruik van frequentieruimte voor de uitoefening van een radiodienst die ingevolge het frequentieplan een primaire status heeft;
i. frequentiegebruik met een secundaire status: gebruik van frequentieruimte voor de uitoefening van een radiodienst die ingevolge het frequentieplan een secundaire status heeft;
j. frequentieplan: plan als bedoeld in artikel 3.1 van de wet;
k. klasse van uitzending: klasse van uitzending als bedoeld in bijlage 1 van deel 2 van het Radioreglement;
l. marifoon binnenvaart: radiozendapparaat bestemd voor communicatie op de binnenwateren in de maritieme VHF

frequentieband met automatische vermogensreductie op de specifieke VHF kanalen;
m. marifoon zeevaart: radiozendapparaat bestemd voor communicatie op zee in de maritieme VHF frequentieband;
n. maritiem mobiele communicatie: radiocommunicatie tussen radiostations op schepen onderling, tussen radiostations op een schip en op het vaste land en tussen een radiostation op een schip en een satelliet;
o. maritieme portofoon: draagbaar radiozendapparaat bestemd voor gebruik in de maritieme VHF en UHF frequentieband;
p. MMSI (Maritime Mobile Service Identity): unieke combinatie van negen cijfers dat een radiostation of een groep van radiostations identificeert, zoals omschreven in paragraaf 6 van artikel 19 van het Radioreglement;
q. pleziervaart: scheepvaart voor sportbeoefening of vrijetijdsbesteding;

Artikel 5
1. De melding, bedoeld in artikel 5, eerste lid, van het besluit, wordt gedaan bij de Minister, met gebruikmaking van een door hem ter beschikking gesteld middel.
2. Bij de melding worden in elk geval de volgende gegevens en bescheiden verstrekt:
a. persoonsgegevens omtrent de gebruiker;
b. de aard van het voorgenomen frequentiegebruik;
c. in geval van maritiem mobiele communicatie: de te gebruiken radiozendapparaten en de naam en indien aanwezig het identificatienummer of kenmerk van het schip waarop deze apparaten gebruikt worden;
d. indien de gebruiker een natuurlijke persoon is, een afschrift van het certificaat, genoemd in artikel 4, eerste lid, onderscheidenlijk informatie over het voldoen aan het in artikel 4, tweede lid, bedoelde examenvereiste.
Een afschrift van het certificaat behoeft niet te worden verstrekt als het is verleend door de Minister.
3. De melding kan langs elektronische weg worden gedaan met gebruikmaking van een daartoe strekkend elektronisch formulier en de in het vierde lid bedoelde persoonlijke code of DigiD-code.
4. Degene die voor de eerste maal een melding langs elektronische weg doet en die niet eerder een melding voor het gebruik van frequentieruimte langs elektronische weg heeft gedaan, geeft daarbij een DigiD-code of persoonlijke code op. De persoonlijke code wordt na aanvraag door middel van een daartoe strekkend formulier verstrekt aan de aanvrager.
5. Indien als gevolg van gewijzigde omstandigheden de gegevens die bij de melding zijn verstrekt niet langer overeenkomen met de feitelijke situatie, doet degene die de melding heeft gedaan bij de Minister een nieuwe melding van de actuele gegevens. Het derde en vierde lid zijn van overeenkomstige toepassing.

Artikel 8
1. Bij gebruik van frequentieruimte als bedoeld in artikel 7 wordt voorts voldaan aan de volgende voorschriften:
a. het bewijs van registratie en, in geval van maritiem mobiele communicatie, het certificaat van bediening zijn aanwezig bij het radiozendapparaat;
b. bij frequentiegebruik met een secundaire status wordt te allen tijde voorrang verleend aan frequentiegebruik met een primaire status;
c. er worden geen ontoelaatbare storingen of belemmeringen veroorzaakt in andere uitrusting en in het frequentiegebruik door anderen;
d. er worden geen valse of bedrieglijke alarmeringen, noodseinen, noodoproepen of noodberichten uitgezonden.

Artikel 9
1. Bij gebruik van frequentieruimte met de bestemming 'maritiem mobiele communicatie' aan boord van een schip is het radiozendapparaat dat aan boord van het schip gebruikt wordt, geregistreerd voor gebruik aan boord van dat schip en wordt, onverlet artikel 8, voldaan aan de volgende voorschriften:
a. een maritiem mobiel radiozendapparaat gebruikt geen onjuiste of misleidende identificatie;
b. het berichtenverkeer wordt kort en zakelijk gehouden en het zendgedeelte van het radiozendapparaat wordt niet onnodig ingeschakeld;
c. bij een radiozendapparaat met een alarmeringsfunctie dat abusievelijk in werking is getreden, herroept de geregistreerde de melding voor zover daartoe communicatiemiddelen beschikbaar zijn;
d. een EPIRB wordt uitsluitend gebruikt voor alarmering indien sprake is van onmiddellijk dreigend gevaar voor bemanning en het schip en indien alarmering met andere middelen niet of niet meer mogelijk is;
e. radiozendapparaten die een alarmerings- of noodfunctie hebben, worden zodanig geprogrammeerd dat zij bij gebruik automatisch het MMSI-nummer of de toegewezen letters of cijfers ter identificatie van het radiostation gebruiken;
f. versleutelde radiocommunicatie door middel van een MF- of MF/HF-radiozendapparaat vindt uitsluitend plaats op frequenties bestemd voor radiotelefonieverkeer tussen schepen;
g. bij versleutelde radiocommunicatie als bedoeld in onderdeel f wordt tijdens de uitzending en ten minste eenmaal per periode van vijf minuten de in artikel 6, tweede lid, bedoelde combinatie van letters of cijfers onversleuteld uitgezonden;
h. bij gebruik van een marifoon of portofoon is de antenne hiervan verticaal polariserend en rondstralend;
i. in het werkingsgebied van de Regionale Regeling zijn de marifoon binnenvaart, de combi-marifoon en de maritieme portofoon voorzien van een systeem voor automatische zenderidentificatie en wordt de door de Minister verstrekte zenderidentificatie gebruikt;
j. een portofoon in de VHF-band wordt alleen gebruikt in combinatie met een marifoon, met dien verstande dat de pleziervaart in het werkingsgebied van de Regionale Regeling kan volstaan met het gebruik van alleen een portofoon.

Artikel 12
Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.
Artikel 13
Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling gebruik van frequentieruimte met meldingsplicht 2015.
De Minister van Economische Zaken H.G.J. Kamp (JB)

WOONBOTEN ALS BOUWWERK

Internetconsultatie aanpassing Woningwet voor woonboten van start

De Raad van State heeft in april 2014 een uitspraak gedaan waarbij geoordeeld werd dat een woonboot aangemerkt moet worden als bouwwerk, waarvoor een omgevingsvergunning nodig is en waarop de bouwregelgeving van kracht is. Nederland kent veel 'drijvende objecten' die onder deze uitspraak vallen. Daarom wil minister Blok (Wonen en Rijksdienst) de Woningwet aanpassen om de onduidelijkheid over de juridische status van woonboten en andere drijvende bouwwerken in de bouwregelgeving weg te nemen.
De internetconsultatie voor de wijziging van de Woningwet is van start gegaan, waarbij iedereen de gelegenheid krijgt om te reageren. De voorgestelde wijziging wordt tevens ter consultatie voorgelegd aan VNG, IPO, Unie van Waterschappen en de Landelijke Woonbotenorganisatie LWO.

Bestaande situaties
Met de voorgestelde aanpassing wordt een groot aantal bestaande drijvende bouwwerken gelegaliseerd.
Bestaande woonboten mogen blijven liggen, afgegeven vergunningen gelden voortaan als omgevingsvergunning en hoeven niet aan het Bouwbesluit 2012 te gaan voldoen. Vanzelfsprekend mag geen gevaar ontstaan voor de veiligheid of gezondheid, dan kan worden ingegrepen door de gemeente op grond van de zorgplicht.

Nieuwe situaties
Voor nieuw te bouwen woonboten of andere drijvende bouwwerken moet wel een omgevingsvergunning worden aangevraagd en geldt het Bouwbesluit 2012.
Wel kunnen bepaalde passages in het bouwbesluit niet van toepassing zijn; bepaalde hoogtes of een balkon, tuin of berging zijn bijvoorbeeld niet verplicht. Deze uitzonderingen worden meegenomen in een gewijzigd Bouwbesluit 2012.

Via http://www.internetconsultatie.nl/woningwet_definitie_bouwwerk kan gereageerd worden op het voorstel.

Bron: Rijksoverheid

Internetconsultatie Wijziging Woningwet in verband met definitie bouwwerk

Deze wijziging van de Woningwet legt de definitie van het begrip bouwwerk vast, naar aanleiding van een uitspraak van de Afdeling advisering van de Raad van State over het verbouwen van een woonboot. Voor reeds bestaande woonboten en ander drijvende bouwwerken wordt overgangsrecht gecreëerd, in die zin dat hiervoor van rechtswege een omgevingsvergunning wordt verstrekt.

Consultatie gegevens
Publicatiedatum 12-05-2015
Einddatum consultatie 10-06-2015
Status Actief
Type regeling Wet
Organisatie Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Doel van de regeling
Met dit wetsvoorstel wordt een definitie voor het begrip bouwwerk in de Woningwet geïntroduceerd.
Daarmee wordt duidelijkheid verschaft over de vraag of een bepaalde constructie al dan niet een bouwwerk is dat onder de Woningwet en onder de Wet algemene bepalingen (Wabo) valt. Dit heeft als gevolg dat bijvoorbeeld woonboten en drijvende woningen die veelal in slechts beperkte mate afwijken van andere woningen die al wel onder de Woningwet en Wabo vielen, dus eveneens onder deze wetgeving vallen. Daarnaast is in het voorstel overgangsrecht opgenomen om daarmee rechtszekerheid te geven aan eigenaren en bewoners van woonboten ten aanzien van de juridische status van die bestaande woonboten. Hetzelfde geldt voor eigenaren van andere drijvende 'bouwwerken'.

Concept regeling: Voorstel van wet concept Wijziging Woningwet definiëring begrip bouwwerk 1 mei 2015 consultatieversie Versie 1
Te wijzigen regeling: Woningwet
Ontwerp toelichting: Algemeen deel en artikelsgewijze toelichting Wijziging Woningwet definiëring bouwwerk 1 mei 2015 Versie 1
De concept regeling en de toelichting op het ontwerp zijn te downloaden via http://www.internetconsultatie.nl/woningwet_definitie_bouwwerk.

Doelgroepen die door de regeling worden geraakt
Eigenaren en bewoners van (drijvende) bouwwerken en bouwende partijen. Gemeenten, provincies, waterschappen.

Verwachte effecten van de regeling
Eigenaren, opdrachtgevers, bouwers van nieuw te bouwen bouwwerken, ook drijvende bouwwerken, zullen moeten voldoen aan de Woningwet en het Bouwbesluit 2012.
Bestaande drijvende bouwwerken worden gelegaliseerd.
Gebruikers van drijvende bouwwerken zullen in de toekomst moeten voldoen aan dezelfde eisen als gebruikers van bouwwerken op vaste grond.
Gemeenten zullen in de toekomst drijvende bouwwerken moeten opnemen in het bestemmingsplan.

Doel van de consultatie
Met deze consultatie wordt een ieder uitgenodigd een reactie te geven op het wetsvoorstel. De reacties zullen worden betrokken bij de nadere uitwerking van het wetsvoorstel.

Op welke onderdelen van de regeling wordt een reactie gevraagd De gehele regeling.

Publicatie reacties
Reacties worden gepubliceerd nadat de consultatie is gesloten. Alleen die reacties worden gepubliceerd waarvan is aangeven, door de inzender, dat deze openbaar mogen zijn.

Bron: Internetconsultatie

Concept voorstel wijziging Woningwet en enkele andere wetten in verband met woonboten

Via de internetconsultatie is de concept tekst voor de wijziging van de Woningwet bekend. Hieronder enkele passages over woonboten:

De Woningwet wordt als volgt gewijzigd:

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:
- bouwwerk: constructie van enige omvang, die op de plaats van bestemming direct of indirect met de grond verbonden is en bedoeld is om langer dan drie maanden ter plaatse te functioneren.

Artikel 131
1. Op een drijvend bouwwerk dat tot het tijdstip van inwerkingtreding van de wet tot wijzing van de Woningwet en enkele andere wetten in verband met de definiëring van het begrip bouwwerk voldeed aan de tot dat tijdstip bij of krachtens provinciale of gemeentelijke verordening gegeven voorschriften voor het bouwen of gebruiken van drijvende bouwwerken of waarvoor tot dat tijdstip geen voorschriften voor het bouwen of gebruiken ervan waren gegeven, zijn de artikelen 1b voor zover het de voorschriften betreft, bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdelen a en b, tweede lid, onderdelen a en b, 7b en 13 niet van toepassing.
2. Indien op het tijdstip van inwerkingtreding van de wet tot wijzing van de Woningwet in verband met de definiëring van het begrip bouwwerk bij of krachtens een gemeentelijke verordening voorschriften zijn gegeven over het uiterlijk van drijvende bouwwerken, worden die voorschriften gelijkgesteld met een welstandsnota als bedoeld in artikel 12a, eerste lid, onderdeel b, tot het tijdstip waarop een nieuwe welstandsnota als bedoeld in artikel 12a, eerste lid wordt vastgesteld.

De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wordt als volgt gewijzigd:

In artikel 1.1, eerste lid, wordt in de alfabetische rangschikking een begripsbepaling ingevoegd, luidende:
bouwwerk: bouwwerk als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de Woningwet.

In artikel 2.2, eerste lid, wordt voor onderdeel b een onderdeel ingevoegd, luidende:
a. ten behoeve van een drijvend bouwwerk een ligplaats in te nemen,

Na artikel 2.24 wordt een artikel ingevoegd, luidende:
Artikel 2.24a
1. Een drijvend bouwwerk waarvoor een omgevingsvergunning is verleend, kan in verband met werkzaamheden worden verplaatst en op dezelfde locatie worden teruggeplaatst met behoud van die vergunning.
2. Onverminderd het eerste lid kan in een omgevingsvergunning met betrekking tot een drijvend bouwwerk op aanvraag worden bepaald dat het bouwwerk op grond van die vergunning kan worden verplaatst en op dezelfde locatie worden teruggeplaatst.

Na artikel 8.2 wordt een artikel ingevoegd, luidende:
Artikel 8.2a
1. Indien ten aanzien van een drijvend bouwwerk voor het innemen van een ligplaats of het bouwen of gebruiken van dat bouwwerk, voor of op het tijdstip van inwerkingtreding van de wet tot wijzing van de Woningwet en enkele andere wetten in verband met de definiëring van het begrip bouwwerk krachtens een keur, een provinciale of een gemeentelijke verordening een vergunning of ontheffing is verleend, geldt die vergunning of ontheffing als een omgevingsvergunning als bedoeld in de artikelen 2.1, eerste lid, onderdelen a of c, of 2.2, eerste lid, onderdeel a.
2. Een drijvend bouwwerk, ten aanzien waarvan tot het tijdstip van inwerkingtreding van de wet tot wijziging van de Woningwet en enkele andere wetten in verband met de definiëring van het begrip bouwwerk krachtens een keur, een provinciale of een gemeentelijke verordening geen vergunning of ontheffing werd vereist voor het innemen van een ligplaats of het bouwen of gebruiken van dat bouwwerk, wordt met ingang van het tijdstip van inwerkingtreding van de wet tot wijziging van de Woningwet en enkele andere wetten in verband met de definiëring van het begrip bouwwerk gelijkgesteld met een bouwwerk waarvoor een omgevingsvergunning als bedoeld in de artikelen 2.1, eerste lid, onderdelen a of c, of 2.2, eerste lid, onderdeel a, is verleend.

In categorie 13 van Bijlage I bij de Crisis- en herstelwet wordt "bouwwerken" telkens vervangen door: *bouwwerken als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de Woningwet.*

In artikel 16, tweede lid, van de Kernenergiewet wordt "een bouwwerk als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder a, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht" vervangen door: *een bouwwerk als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de Woningwet.*

Artikel 1.1, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening wordt als volgt gewijzigd:
1. De onderdelen c en d worden geletterd d en e.
2. Na onderdeel b wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:
c. bouwwerk: bouwwerk als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de Woningwet;

De Wet van 24 september 1998 tot wijziging van de Woningwet inzake vergunningvrije bouwwerken in beschermde stads- en dorpsgezichten (Stb. 1998, 582) wordt ingetrokken.

Hieronder ook wat stukjes uit de memorie van toelichting (niet integraal overgenomen!):

Inleiding
Zijn drijvende 'objecten', zoals woonboten en drijvende restaurants, ook bouwwerken in de zin van de Woningwet? De wetgever heeft tot nu toe nooit een definitie vast willen leggen voor het begrip bouwwerk omdat dit aan het spraakgebruik werd overgelaten.
De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

(Afdeling bestuursrechtspraak) zoekt bij de beoordeling of sprake is van een bouwwerk (de afgelopen jaren) veelal aansluiting bij de begripsomschrijving voor bouwwerk die is opgenomen in een Model-bouwverordening van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG).
Op 16 april 2014 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak een uitspraak gedaan in een zaak over een gemeentelijke verbouwingsvergunning die was verleend voor de verbouwing van een bestaande woonboot.
De Afdeling bestuursrechtspraak oordeelde dat de desbetreffende woonboot moet worden aangemerkt als bouwwerk in de zin van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Aangezien de Wabo beoogt bij het begrip "bouwwerk" aan te sluiten zoals dat onder de Woningwet wordt aangeduid, betekent deze uitspraak tevens dat een woonboot aangemerkt moet worden als een woonboot in de zin van de Woningwet. Deze uitspraak zou voor vele woonboten en andere vergelijkbare drijvende objecten kunnen betekenen dat deze eveneens als een bouwwerk in de zin van de Woningwet en de Wabo aangemerkt moeten worden. Dit zou als consequentie hebben dat velen van die objecten niet voldoen aan de geldende regelgeving. Voor deze constructies/objecten zijn geen omgevingsvergunningen op grond van de Wabo afgegeven en een groot deel van deze objecten zou ook geen omgevingsvergunning kunnen krijgen. Op grond van de Woningwet is dan ook het Bouwbesluit 2012 van toepassing op dergelijke objecten, terwijl in veel gevallen die objecten niet aan de op dit moment geldende eisen uit het Bouwbesluit 2012 voldoen of kunnen voldoen.
Derhalve is namens het Kabinet in antwoord op vragen uit de Tweede Kamer (TK Vergaderjaar 2013-2014 Aanhangselnummer 2318) aangegeven dat wordt bezien welke wet- en regelgeving voor woonboten en andere drijvende objecten zoals watervilla's en drijvende hotels dient te worden aangepast naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 16 april 2014. Daarbij is zoals in diezelfde antwoorden is aangegeven een voorstel van de gemeente Amsterdam als vertrekpunt genomen.

<u>Voorgeschiedenis</u>
De Woningwet bestaat sinds 1901 en bevatte oorspronkelijk regels voor de volkshuisvesting. Bij en krachtens die wet werden eisen gesteld aan nieuwe en bestaande woningen. Woonwagens en woonschepen (beweegbare woningen) werden uitgezonderd in de Woningwet en daaraan werden dus geen eisen gesteld. Dit had tot gevolg dat de gemeenten bij verordening hierover eisen konden stellen.
Vanaf 1918 echter, konden gemeenten zelf geen eisen meer stellen aan inrichting en gebruik van woonwagens en woonschepen omdat de Wet op de woonwagens en woonschepen toen werd ingevoerd. Op grond van artikel 1 van die wet werden bij algemene maatregel van bestuur regels gesteld over de inrichting en het gebruik van woonwagens en woonschepen. In 1919 werden deze eisen gesteld in het Reglement op woonwagens en woonschepen (Stb. 1918, 492). Op 21 juni 1991 is dit reglement ingetrokken (Stb. 1991, 395). De eisen waren verouderd, maar werden niet vervangen wegens deregulering.
Omdat de Wet op de woonwagens en woonschepen nog steeds gold, konden gemeenten geen eisen stellen op grond van autonome verordenende bevoegdheid.
In 1992 (nadat het Reglement op woonwagens en woonschepen was ingetrokken) zijn voor woonwagens in het Bouwbesluit regels opgenomen, onder andere omdat het verschil tussen woonwagens en "gewone" woningen steeds meer kwam te vervallen. Woonwagens kregen steeds meer een permanent karakter en er werd (vrijwel) niet langer rondgetrokken met de woonwagen.
Het Bouwbesluit bevat verscheidene gebruiksfuncties en afhankelijk van de gebruiksfunctie kunnen de eisen die vanuit het Bouwbesluit worden gesteld, verschillen.
Voor woonwagens met een standplaats werd een specifieke woonfunctie in het Bouwbesluit opgenomen. Met de wet tot wijziging van de Huisvestingswet, de Woningwet en enige andere wetten in verband met de integratie van de woonwagen- en woonschepenregelgeving (1 juli 1998, Stb. 1998, 459) die op 1 maart 1999 in werking is getreden, was er niet langer een lex specialis voor woonschepen en woonwagens. In het algemeen werden woonschepen toen geacht te vallen onder de gemeentelijke autonomie, en gemeenten mochten hiervoor zelf regels stellen.
Gemeenten konden vanaf dat moment regels opnemen in een autonome verordening of bijvoorbeeld in het bestemmingsplan (afhankelijk van het soort eisen).
Wel werd in de Huisvestingswet opgenomen dat de gemeenteraad geen regels mocht stellen die leiden tot een algeheel verbod van het in gebruik nemen of geven van een woonschip op een ligplaats. Met de inwerkingtreding van de Huisvestingswet 2014 op 1 januari 2015 (Stb. 2014, nr. 248) is deze bepaling komen te vervallen.
In de Huisvestingswet 2014 is geen vergelijkbare bepaling opgenomen. In de Huisvestingswet 2014 wordt nog uitsluitend de term woonruimte gehanteerd en niet langer de meer specifieke termen van woonwagen of woonschip.

<u>Doel van het wetsvoorstel</u>
Door het opnemen van een definitie voor het begrip bouwwerk verschaft de wetgever duidelijkheid over de vraag of een bepaalde constructie al dan niet een bouwwerk is dat onder de Woningwet en onder de Wabo valt.
Dit heeft als gevolg dat bijvoorbeeld woonboten en drijvende woningen die veelal in slechts beperkte mate afwijken van andere woningen die al wel onder de Woningwet en Wabo vielen, dus eveneens onder deze wetgeving vallen. Daarnaast is in het voorstel overgangsrecht opgenomen om daarmee rechtszekerheid te geven aan eigenaren en bewoners van woonboten ten aanzien van de juridische status van die bestaande woonboten. Hetzelfde geldt voor eigenaren van andere drijvende 'bouwwerken'.

Een verschil tussen een nieuw te bouwen gebouw op het land en een nieuw te bouwen 'gebouw' in het water valt niet langer te rechtvaardigen met het oog op de veranderingen die in de loop der jaren hebben plaatsgehad.
Er worden steeds meer bouwwerken op het water geprojecteerd en als het ware is er sprake van normalisatie, net als bij de woonwagens destijds. Met de schepen wordt niet langer rondgetrokken en er wordt meer permanent gebruik gemaakt voor allerlei functies van dezelfde daartoe in het water aangewezen plek.

Om een duidelijk onderscheid te maken met objecten die geen bouwwerken en waarvoor eisen worden gesteld op grond van de Wet veiligheidsregio's is aan de definitie toegevoegd dat het gaat om constructies die bedoeld zijn om langer dan een periode van drie kalendermaanden ter plaatse te functioneren.

In een voorkomend geval als er door de staat van het bouwwerk gevaar ontstaat voor de veiligheid of gezondheid kan op grond van artikel 1a van de Woningwet ingegrepen worden. Ook zullen de eisen inzake het in gebruik nemen of gebruiken van een bouwwerk, het slopen en het uitvoeren van bouw- of sloopwerkzaamheden uit het Bouwbesluit van toepassing zijn. Die laatste eisen zien toe op veiligheid tijdens het verbouwen in geval in de toekomst een bouwwerk dat onder overgangsrecht valt verbouwd wordt. Indien daarvoor specifieke eisen moeten worden opgenomen in lagere regelgeving (het Bouwbesluit) dan zal dit bij of krachtens de wijziging van het Bouwbesluit gebeuren. Dit kan ook gevolgen hebben voor de melding en vergunningen voor brandveilig gebruik. Ook hier zal worden gezorgd dat dit niet ineens betekent dat reeds aanwezige drijvende bouwwerken ineens aan allerlei extra eisen hoeven te voldoen, waar niet aan hoefde te zijn voldaan op grond van de gemeentelijke brandbeveiligings-verordeningen (deze gelden ten aanzien van alle 'niet-bouwwerken').

Het voeren van welstandsbeleid voor in het water gelegen bouwwerken krijgt een andere juridische basis.
Voor reeds bestaande drijvende bouwwerken heeft dit tot gevolg dat slechts op grond van repressief welstands-toezicht zal kunnen worden opgetreden. Hierbij geldt dat het uiterlijk van een bestaand bouwwerk niet in ernstige mate in strijd mag zijn met redelijke eisen van welstand. Indien voorheen een welstandsnota was vastgesteld op basis van artikel 149 van de Gemeentewet, dan wordt die voor deze bouwwerken aangemerkt als welstandsnota in de zin van artikel 12a, eerste lid, onder b, van de Woningwet (overgangsrecht) totdat er een nieuwe welstandsnota wordt vastgesteld. Vanaf dat moment moet ook ten aanzien van drijvende bouwwerken het welstandsbeleid vastgelegd worden in die nieuwe nota. Dan geldt qua repressief welstandstoezicht dus de nieuwe nota voor alle bouwwerken, inclusief de drijvende bouwwerken.

Omgevingsvergunning

Voor alle bestaande gevallen wordt met deze wijziging ter legalisering voorzien in overgangsrecht, zodat die objecten kunnen blijven liggen. De verkregen gemeentelijke vergunningen zowel m.b.t. het (ver)bouwen als m.b.t. de ligplaats zullen gelden als omgevingsvergunning voor het bouwen, planologisch strijdig gebruik en voor de ligplaats (Wabo). Voor de bouwwerken die onder dit overgangsrecht vallen geldt dan automatisch dat de voorwaarden die opgenomen waren in de oude vergunningen, ook gelden als onderdeel van de omgevingsvergunningen voor zover het voorwaarden betreft die op grond van de Wabo gesteld mogen worden. Ook indien drijvende bouwwerken aanwezig waren zonder dat op grond van een keur of een provinciale of gemeentelijke verordening een vergunning of ontheffing werd vereist, wordt van rechtswege een omgevingsvergunning verschaft.

Woningwet

Met betrekking tot nieuw te bouwen bouwwerken worden de eisen zoveel mogelijk gelijk getrokken met die van bouwwerken op het land, die dezelfde functie hebben.
Op nieuw te bouwen drijvende bouwwerken zal ingevolge artikel 1b, het Bouwbesluit in beginsel in het geheel dus wel van toepassing zijn. In het Bouwbesluit zullen waar nodig specifieke eisen worden opgenomen, dan wel niet van toepassing worden verklaard.

Bij een drijvend bouwwerk hoeft er dan bijvoorbeeld geen balkon/tuin, buitenberging of badkamer aanwezig te zijn. Daarnaast zal voor bepaalde onderwerpen voor nieuwbouw dezelfde minimumeisen gelden als voor bestaande bouw. Hierbij gaat het om eisen rond bijvoorbeeld daglicht, trappen, toiletruimte, afmetingen en hoogtes van verblijfsgebied (kamers) en hekwerk bij vloeren, trappen en hellingbanen.

Omgevingsvergunning

Nieuw te bouwen bouwwerken, daarmee in de regel ook nieuw te bouwen drijvende bouwwwerken (waaronder woonboten) hebben een omgevingsvergunning voor het bouwen nodig.

Ook wordt zover ingevolge een bepaling in een provinciale of gemeentelijke verordening een vergunning of ontheffing is vereist om ten behoeve van een in het water gelegen bouwwerk een ligplaats in te nemen (ligplaatsvergunning voor een bouwwerk) toegevoegd aan de omgevings-vergunning in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

Nieuwe en bestaande drijvende bouwwerken: plaatsen en verplaatsen

Bij een drijvend bouwwerk kan om verschillende redenen, bijvoorbeeld uit het belang van waterbeheer of vanwege gewoon onderhoud, nodig zijn om het bouwwerk tijdelijk te verplaatsen. In zo'n geval is het niet wenselijk dat de eigenaar steeds opnieuw een vergunning moet aanvragen voor het terugplaatsen van het bouwwerk, zo lang dit op de oorspronkelijke plaats in het water, op dezelfde wijze en met dezelfde ruimtelijke uitstraling gebeurt.

Gevolgen voor decentrale overheden

Gemeenten zullen als gevolg van dit wetsvoorstel geen gemeentelijke bouwkundige eisen meer kunnen stellen ten aanzien van woonboten en andere drijvende bouwwerken, die voorheen geacht werden geen bouwwerk te zijn. Gemeenten zullen in hun bestemmingsplannen de plaatsen in het water voor drijvende bouwwerken (in principe de grond onder het water) moeten opnemen (positief bestemmen). Dit geldt alleen voor nieuw te plaatsen drijvende bouwwerken. Voor bestaande bouwwerken hoeft dit niet meteen, omdat die onder het overgangsrecht vallen. Bij een reguliere herziening van het bestemmingsplan moet wel worden bezien of de bouwwerken die onder overgangsrecht vielen positief bestemd zullen worden.

Administratieve lasten en nalevingskosten

Voor bestaande drijvende objecten die voortaan als bouwwerk moeten worden aangemerkt, hoeft niet alsnog een vergunning te worden aangevraagd. Die objecten hoeven ook niet aan andere eisen te voldoen dan voorheen.

Gevolgde procedure en consultatie

Ter voorbereiding van deze wijziging is meerdere malen gesproken met een aantal experts bij onder andere de Landelijke Woonbotenorganisatie (LWO), de Vereniging Bouw- en Woningtoezicht Nederland (VBWTN), de gemeenten Amsterdam en Rotterdam, Waternet Amsterdam, een arkenbouwer en de Federatie Ruimtelijke Kwaliteit. Daarnaast zijn ook brieven binnengekomen, van onder andere het Platform Drijvend Bouwen en Unger Hielkema advocaten. Tevens heeft de Juridische-technische commissie gesproken over het onderwerp.

Deze wet treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. (JB)

Wabo, Woningwet en Bouwbesluit

Als gevolg van een uitspraak van de Raad van State begin 2014 dreigen ook bewoonde historische schepen te moeten gaan voldoen aan de WABO en als gevolg daarvan aan de Woningwet en dientengevolge aan het Bouwbesluit.
Het ministerie van BZK bereidt wetgeving in deze voor.

Voorheen werden woonboten expliciet uitgesloten van de Woningwet, doordat ze expliciet niet beschouwd werden als 'bouwwerk'. De definitie van 'bouwwerk' wordt nu aangepast. Daardoor zullen zogenoemde 'drijvende objecten' ook gezien worden als 'bouwwerk'. Dit geldt dan ook voor bewoonde historische schepen, indien zij 'langer dan een periode van drie kalendermaanden ter plaatse functioneren'.

Bewoonde historische schepen zullen dan ook aan het Bouwbesluit moeten voldoen. Daartoe worden de criteria van het Bouwbesluit voor 'drijvende objecten' aangepast. Hoe deze worden aangepast is op dit moment nog niet bekend; dit wordt voorbereid door een binnenkort samen te stellen ambtelijke werkgroep.

Afhankelijk van de uitwerking van de aangepaste criteria van het Bouwbesluit zullen bewoonde historische schepen aanpassingen moeten (laten) verrichten aan hun schip. Problemen worden verwacht op het gebied van brandveiligheid, vluchtwegen en de energieprestatienormen.

De concrete gevolgen hiervan zijn op dit moment nog niet te overzien. Voor huidige gevallen geldt een overgangstermijn. Voor schepen die naar een andere ligplaats gaan en voor schepen die voor het eerst een ligplaats aanvragen kunnen de gevolgen ernstig zijn.

Het is dus heel belangrijk dat het ministerie van BZK bereid is rekening te houden met de gevolgen van deze ontwikkeling voor historische schepen die bewoond zijn.

Bron: Scheepspost, FVEN, Martine van Lier

Varend erfgoed bedreigd door nieuwe wetgeving!

Het Historisch Bedrijfsvaartuig dient pittige zienswijze in, zie http://www.lvbhb.nl/wp-content/uploads/2015/06/Zienswijze-BB-en-varende-woonschepen-FVEN-LVBHB-ea-10062015.pdf.



Varende woonschepen en Bouwbesluit

Zienswijze op de consultatie
Wijziging Woningwet in verband met definitie bouwwerk 1 mei 2015

Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN),
Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historische Bedrijfsvaartuig (LVBHB)
Binnenvaart Logistiek Nederland BLN - Koninklijke Schuttevaer
Algemeene Schippers Vereeniging (ASV)
Stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN)
Mobiel Erfgoed Centrum (MEC)
Platform Waterrecreatie
Maritiem Museum Rotterdam
Stichting Erfgoedhavens Rotterdam
Museumwerf Vreeswijk Nieuwegein
Museumhaven Gouda
Stichting Museumhaven Willemsoord Den Helder
Stichting Museumhaven Leeuwarden
Schepencarrousel

1 / 18

Naar aanleiding van een uitspraak van de Raad van State waarin een woonboot in Amsterdam als bouwwerk en omgevingsvergunningsplichtig is aangemerkt heeft het kabinet het voornemen om de definitie van bouwwerken in de wetgeving te wijzigen. Door deze wijziging vallen drijvende objecten die langer dan drie maanden met een woon- of andere gebruiksfunctie ergens afgemeerd liggen onder het Bouwbesluit en de Omgevingswet.

Hoewel uit de toelichting overduidelijk blijkt dat deze wetgeving niet bedoeld is voor woonschepen die 'als schip geboren zijn' maar juist voor watervilla's en niet-varende woonarken is de tekst van de concept wetgeving daarop niet aangepast en dreigt een rampscenario voor het Varend Erfgoed.

De knelpunten tussen varende woonschepen en het bouwbesluit 2012 voor nieuwbouw zijn legio.
De wijze waarop de meeste schepen in historische havens zijn afgemeerd is volgens het bouwbesluit niet toegestaan.

De woning, de stuurhut en andere ruimten van de schepen voldoen niet aan de vereiste hoogte- of andere maten van het bouwbesluit. Daarnaast moet een varend woonschip dat op een andere plaats aanlegt iedere keer weer de procedure in om een omgevingsvergunning aan te vragen.

De nieuwe wetgeving zal restauratie en verbouw naar woonschip van historische bedrijfsvaartuigen zoals oude vrachtschepen onmogelijk maken. Het past domweg niet en is levensbedreigend voor het Varend Erfgoed.

De door ons voorgestelde oplossing: geef Varende Historische Woonschepen die 'als schip geboren zijn' een vrijstelling van die nieuwe wetgeving.

Om het standpunt van de Varende woonschepen aan onze overheid duidelijk te maken zijn de krachten en gebundeld en is een vlijmscherpe en zeer degelijk onderbouwde zienswijze opgesteld die o.a. is te downloaden, http://www.lvbhb.nl/wp-content/uploads/2015/06/Zienswijze-BB-en-varende-woonschepen-FVEN-LVBHB-ea-10062015.pdf (2 MB).

Deze zienswijze wordt ingediend namens de belangrijkste organisaties voor behoud van varend erfgoed, de beroeps-binnenvaart, mobiel erfgoed en museumhavens:
- Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN),
- Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historische Bedrijfsvaartuig (LVBHB),
- Binnenvaart Logistiek Nederland BLN - Koninklijke Schuttevaer,
- Algemeene Schippers Vereeniging (ASV),
- Stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN),
- Mobiel Erfgoed Centrum (MEC),
- Platform Waterrecreatie,
- Maritiem Museum Rotterdam,
- Stichting Erfgoedhavens Rotterdam,
- Museumwerf Vreeswijk Nieuwegein,
- Museumhaven Gouda,
- Stichting Museumhaven Willemsoord Den Helder,
- Stichting Museumhaven Leeuwarden en de
- Schepencarrousel.

Voor meer informatie: neem contact op met Roel Bosch, havensenligplaatsen@lvbhb.nl.

Naast deze zienswijze zijn nog meer zienswijzen ingediend die alle ons standpunt ondersteunen. Zo zijn er zienswijzen van o.a. Simon de Waard (http://www.bln.nl/assets/files/Zienswijze%20internetconsultatie%20Woningwet%20en%20woonschepen%20van%20S.J.%20de%20Waard.pdf), de LWO (http://www.lwoorg.nl/wp-content/uploads/Zienswijze-09062015-Landelijke-Woonboten-Organisatie.doc-1.pdf) en BLN-Schuttevaer (http://www.bln.nl/assets/files/201506081232.pdf).

Rolf van der Mark

Bron: LVBHB

Drijvende woningen en de bouwregelgeving

Veel Nederlandse bouwbedrijven experimenteren met het bouwen van drijvende woningen. Ontwikkelaars, bouwers en gemeentelijke plantoetsers hebben soms moeite met de uitleg van de bouwregelgeving voor drijvende bouwwerken.



Voor hen heeft de VROM-Inspectie deze Handreiking opgesteld.

Een wat ouder document (uitgegeven in 2010) wat nog steeds van toepassing is.

Te downloaden via http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2009/07/01/drijvende-woningen-en-de-bouwregelgeving.html

Bron: Rijksoverheid

Handreiking drijvende bouwwerken

Op 30 april 2015 heeft adviesbureau DGMR in opdracht van het Ministerie van BZK een 'BZK/Handreiking drijvende bouwwerken' beschikbaar gesteld met een praktische aanpak van de materie die de huidige stand van het denken overzichtelijk weergeeft. De handreiking zal gebruikt worden bij de verdere voorbereiding van de aanpassing van het Bouwbesluit 2012 en geeft een goed zicht op de oplossingsrichtingen.

Het doel van deze handreiking is zowel het in kaart brengen van eventuele knelpunten bij het kunnen voldoen aan de technische voorschriften in het Bouwbesluit 2012 als ook het aangeven hoe die vervolgens kunnen worden opgelost. Voor de knelpunten worden in deze handreiking alternatieve (bepaling)methodes aangereikt waarmee een bouwer van drijvende bouwwerken op basis van gelijkwaardigheid (Artikel 1.3 Gelijkwaardigheidsbepaling) een Omgevingsvergunning voor het bouwen kan aanvragen.

dGmR

BZK/drijvende bouwwerken in Bouwbesluit

datum	30 april 2015	*project*	BZK/drijvende bouwwerken in Bouwbesluit
vestiging	Arnhem	*betreft*	Handreiking drijvende bouwwerken
uw kenmerk	-	*versie*	001
ons kenmerk	E.2014.1046.N003	*contactpersoon*	ir. E.H.J. (Erik) Meijerink
verwerkt door	GA|BR	*e-mail/telefoon*	eme@dgmr.nl/088 346 76 18

Handreiking drijvende bouwwerken

1. Inleiding

Op 16 april 2014 deed de Raad van State een uitspraak waarbij geoordeeld werd dat een woonboot aangemerkt moet worden als een bouwwerk. Deze beslissing heeft tot gevolg dat woonboten en overige drijvende bouwwerken voortaan dienen te voldoen aan de voorschriften van het Bouwbesluit 2012.

Het doel van deze handreiking is zowel het in kaart brengen van eventuele knelpunten bij het kunnen voldoen aan de technische voorschriften in het Bouwbesluit 2012 als ook het aangeven hoe die vervolgens kunnen worden opgelost. Voor de knelpunten worden in deze handreiking alternatieve (bepaling)methodes aangereikt waarmee een bouwer van drijvende bouwwerken op basis van gelijkwaardigheid (Artikel 1.3 Gelijkwaardigheidsbepaling) een Omgevingsvergunning voor het bouwen kan aanvragen.

Doelgroep
Deze handreiking is bedoeld voor de professional die zich bezig houdt met het ontwerp van een drijvend bouwwerk en met de aanvraag van een omgevingsvergunning voor het bouwen. De handreiking richt zich daarbij op nieuwbouw en niet op een 'als vaartuig geboren bouwwerk' en 'verbouw'. Bij verbouw geldt veelal het rechtens verkregen niveau en in een enkele geval worden benoemde prestaties verlangd. Deze worden dan bepaald op een gelijke wijze als bij de nieuwbouw.

De handreiking is te downloaden via http://www.habitatadvocatenkantoor.nl/woonboten/.

Bron: Internet

Internetconsultatie Wijziging Woningwet in verband met definitie bouwwerk levert 66 openbare zienswijzen op

Op http://www.internetconsultatie.nl/woningwet_definitie_bouwwerk staan na de sluiting van de internetconsultatie alle zienswijzen waarvan is aangegeven dat ze openbaar zijn (er kunnen dus wellicht nog meer zienswijzen zijn ingediend). Dit zijn er 66. Hieronder een overzicht van indieners:
- diverse eigenaren van woonschepen en woonarken
- Stichting Veerhaven Rotterdam
- Vereniging Museumhaven Amsterdam
- Stichting Leefwerf de Biesbosch
- Stichting Wijksw Stadshaven
- Stichting Thuishaven Tilburg
- Federatie Varend Erfgoed Nederland
- Platform Waterrecreatie
- LVBHB
- Gemeente Zaanstad
- Gemeente Amsterdam
- Landelijke Woonboten Organisatie
- Habitat Advocaten
- BLN-Koninklijke Schuttevaer
- Woonschepencomité Groningen
- Veiligheidsregio Kennemerland
- Stichting Verenigde Hollandse Zeil Compagnie
- Gemeente Rheden

Velen hebben de standpunten van de LVBHB, LWO of de FVEN onderschreven. Daarnaast zijn er ook nog andere standpunten ingediend. Opvallend was dat (onbedoeld) wellicht ook campers, caravans en andere mobiele bewoonbare objecten onder de definitie van bouwwerk zouden kunnen vallen als deze meer dan 3 maanden op dezelfde locatie worden gebruikt. Op de bovengenoemde link zijn alle zienswijzen terug te lezen. (JB)



ERFGOEDNIEUWS

Nieuwe digitale nieuwsbrief FVEN: Scheepspost

Scheepspost is de digitale nieuwsbrief voor het Varend Erfgoed in Nederland. Het is een uitgave van Wouter van Dusseldorp. Het auteursrecht berust bij de oorspronkelijke bronnen. Heb je zelf nieuws voor de Scheepspost, mail dan aan wouter@scheepspost.info. Een vrijwillige bijdrage van € 15,- kan je overmaken naar "Maritiem Dus", IBAN NL96 TRIO 0198 1437 02.

Aanmelden voor scheepspost kan gratis via http://www.scheepspost.info/ , waar ook het archief van Scheepspost is terug te vinden.

Bron: FVEN

FONV herrijst als FVEN

Tijdens de HISWA Klassiek 2015 werd de nieuwe naam van de FONV bekend gemaakt: de Federatie Varend Erfgoed Nederland FVEN. Tevens werd de nieuwe moderne website gepresenteerd.

Op donderdag 12 maart stond de Leugenbank, het centrale podium voor interviews, lezingen en muziek, de hele avond in het teken van de FONV, de koepel die alle schepen, kennis en kunde bundelt. Thema van deze FONV-avond was: De toekomst van ons Varend Erfgoed en de rol van de FONV hierin. Ter afsluiting hebben we een klein feestje gevierd. Want we hadden een heuse primeur!

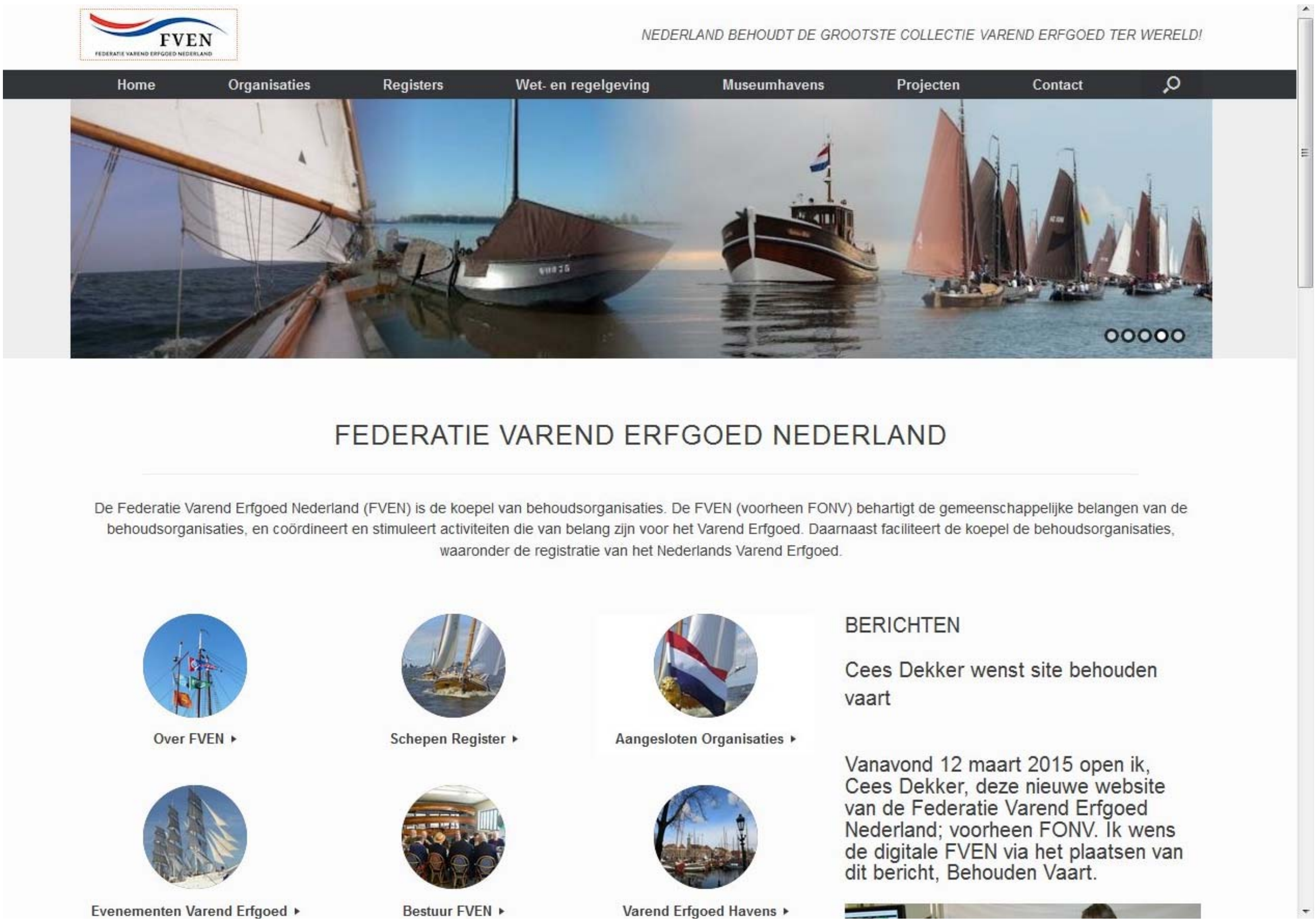
FVEN
FEDERATIE VAREND ERFGOED NEDERLAND

De FONV gaat voortaan door het leven met een nieuwe naam: de FVEN, de Federatie Varend Erfgoed Nederland. Met een nieuw FVEN-logo en een nieuwe FVEN-website. De FVEN laat hiermee zien het aanspreekpunt voor publiek en politiek te willen zijn voor álle Varend Erfgoed van Nederland.
Op de HISWA klassiek kregen de veertien Nederlandse behoudsorganisaties die aangesloten zijn bij de FONV weer een prominente plaats. En terecht, want gezamenlijk dragen wij het enorme aantal historische schepen dat onze wateren siert.

Bron: Scheepspost, FVEN

Nieuwe naam en website voor FONV: FVEN

<u>Federatie Varend Erfgoed Nederland</u>
De Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN) is de koepel van behoudsorganisaties. De FVEN (voorheen FONV) behartigt de gemeenschappelijke belangen van de behoudsorganisaties, en coördineert en stimuleert activiteiten die van belang zijn voor het Varend Erfgoed. Daarnaast faciliteert de koepel de behoudsorganisaties, waaronder de registratie van het Nederlands Varend Erfgoed.



Cees Dekker wenst site behouden vaart
Vanavond 12 maart 2015 open ik, Cees Dekker, deze nieuwe website van de Federatie Varend Erfgoed Nederland; voorheen FONV. Ik wens de digitale FVEN via het plaatsen van dit bericht, Behouden Vaart.

Bron: FVEN

Behoud die vloot, hij hoort bij Holland

Historische schepen horen bij Nederland als tulpen en molens. Maar ze verdwijnen uit ons landschap, verlaten ons land, worden gesloopt of raken verwaarloosd.
De belangrijkste oorzaken: gebrek aan bescherming, overbodige regelgeving en oplopende kosten.
Ten onrechte vindt de minister dat varend erfgoed in de nieuwe Erfgoedwet geen extra aandacht behoeft.
Op dit moment heeft Nederland nog de grootste vloot traditionele schepen ter wereld. Varend erfgoed heeft ruimtelijk, toeristisch en economisch grote betekenis. Desondanks biedt het Rijk geen bescherming.

Wij hebben onderstaande aanbevelingen:
1) Registreer en monitor historische vaartuigen; laat behoudsorganisaties en overheid samenwerken aan het registreren en monitoren van de varend erfgoedvloot en stop verdere teloorgang.
2) Erken de maatschappelijke meerwaarde van varend erfgoed; neem het als 'cultuurhistorisch waardevol' op in bestemmingsplannen, net als historische havens, pakhuizen en scheepswerven.
3) Bescherm varend erfgoed tegen regelgeving; erken historische schepen als aparte categorie vaartuigen. Bescherm ze tegen hoge kosten en aantasting door regels voor de beroepsvaart.

De nieuwe Erfgoedwet ligt nu bij de Tweede Kamer. Neem hierin op dat de overheid waarde hecht aan behoud van historische schepen. De sector vraagt niet om extra middelen, maar om erkenning en bescherming.
Behoud het maritiem erfgoed dat Nederland Waterland zo karakteristiek maakt.

Martine van Lier, Erfgoedwerf Rotterdam en André van Schie, Museumwerf Vreeswijk Nieuwegein in de NRC

Bron: FONV, Scheepspost

Thema--evenement Nieuwe wetten en Oude schepen?

Voor wie: Alle Varend Erfgoed-schippers die willen meedenken over nieuwe wetten en wat die betekenen voor het Varend Erfgoed. Doe mee!!
Wanneer: zaterdag 6 juni 2015 van 13:00 - 17:00
Waar: Maritiem Museum Rotterdam, start in Verolme Paviljoen, Leuvehaven 50

Waarom: De Stichting Promotie Museumhaven Rotterdam en de Federatie Varend Erfgoed Nederland willen de actuele ontwikkelingen van nationale en internationale wet- en regelgeving bespreken met schippers van historische schepen. Op dit moment spelen de ontwikkeling van de Erfgoedwet, de Omgevingswet, de Wabo / Woningwet en Bouwbesluit, maar ook Hoofdstuk 24 van de Europese Richtlijn over 'traditionele vaartuigen'. Deze bieden kansen, maar zeker ook bedreigingen.

Praat mee, denk mee, doe mee!
Programma en opgeven: zie http://www.fven.info
Doel: Aandacht voor onze zorgen en samen zoeken naar mogelijkheden voor oplossingen. Samen schrijven we een advies aan de overheid, voor 10 juni 2015!



Een van de 4 thema's die aan de orde kwam, ging over woonboten en bouwwetgeving die door Roel Bosch (vz Havens en Ligplaatsen) werd gegeven

Bron: Scheepspost, FVEN

Mobiel erfgoed congres 2015

<u>Inleiding</u>
Mobiel erfgoed heeft zich ontwikkeld tot een volwaardige erfgoedsector die een nationaal belang vertegenwoordigt en die, net als andere erfgoedsectoren, toe is aan een regelmatig terugkerend nationaal congres, dat actuele thema's aan de orde stelt.

<u>Aanleiding</u>
In het jaar 2014, het Jaar van het Mobiel Erfgoed, was mobiliteit het thema van Open Monumentendag, met als motto "Op reis". In dit weekend stond de belevingswaarde van het mobiel erfgoed centraal: mensen konden door mee te varen, rijden en vliegen zelf de geschiedenis van het mobiel erfgoed ervaren. Met een bezoekersaantal van meer dan één miljoen was dit de drukst bezochte Open Monumentendag ooit. Het mobiel erfgoed leeft en geniet grote belangstelling en waardering van het publiek. De mobiel erfgoedsector wil dit graag zo houden en wil met haar stakeholders bespreken hoe we dit mogelijk maken.

<u>Doel</u>
Het doel van het congres is om als mobiel erfgoedsector actuele uitdagingen te bespreken en kansen voor samenwerking te ontdekken, samen met belangrijke stakeholders. We benoemen relevante punten voor de politiek-bestuurlijke agenda. Denk daarbij aan de erfgoed- en de cultuuragenda, maar ook aan de ruimtelijke en de

sociaal-maatschappelijke agenda, de economische en de onderwijsagenda.

Doelgroep
Het congres is bedoeld voor betrokkenen bij het Rijk, gemeenten en provincies, beleidsmakers en politici, fondsen en sponsors, consultants en ondernemers, musea en erfgoedorganisaties, de toeristische sector en het onderwijs.

Thema 2015
Het thema van het eerste Nationaal Congres Mobiel Erfgoed in 2015 is: Erfgoed dat beweegt!
De toekomst van het mobiel erfgoed, ontwikkelperspectief van mobiel erfgoed als bron van inspiratie en innovatie
Dit thema wordt belicht door middel van drie sub-thema's:
o Mobiel erfgoed en ondernemen
o Mobiel erfgoed en ruimtelijke ordening
o Mobiel erfgoed en onderwijs

Tijdens het Nationaal Congres Mobiel Erfgoed 2015 komen deze thema's op diverse manieren aan de orde: door plenaire presentaties en discussies, 'cockpit' pitches en 'free-rider' tours langs prominente voorbeelden van mobiel erfgoed als bron van inspiratie en innovatie.

Datum, locatie en organisatie
Het eerste Nationaal Congres Mobiel Erfgoed vindt plaats op 24 juni 2015 bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed in Amersfoort, Smallepad 5. De organisatie van het Congres is in handen van de stichting Mobiele Collectie Nederland en het Mobiel Erfgoed Centrum, in overleg met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.

09:30 Inloop
10:00 Introductie door de dagvoorzitter - Karel Loeff (FIM, Heemschut)
10:15 1e Cockpit-pitch - Een ondernemer presenteert project in 5 minuten
10:20 1. Mobiel erfgoed en ondernemerschap - John Koster
11:00 2e Cockpit-pitch - Een ontwikkelaar presenteert project in 5 minuten
11:05 2. Mobiel erfgoed en ruimtelijke ordening - Hans Renes
11:50 3e Cockpit-pitch - Een docent presenteert project in 5 minuten
11:55 3. Mobiel erfgoed en onderwijs - Frits Loomeijer
12:40 Lunch
13:30 'Free-rider' excursie naar de Wagenwerkplaats en de Eemhaven - inspirerende voorbeelden van hedendaags gebruik van mobiel erfgoed
14:30 'Free-rider' excursie naar de Eemhaven en de Wagenwerkplaats - inspirerende voorbeelden van hedendaags gebruik van mobiel erfgoed
15:30 Overhandiging eerste exemplaar 'Erfgoed dat beweegt - Handboek van de Mobiele Collectie Nederland', zo mogelijk aan minister Jet Bussemaker
16:15 Afsluiting door de dagvoorzitter - Karel Loeff

Bestellen extra exemplaren boek Erfgoed dat beweegt!
Tijdens het Congres wordt ons vernieuwde boek Erfgoed dat beweegt! Handboek culturele waardering Mobiel Erfgoed gepresenteerd. Winkelprijs is €29,50.



Tijdens het Congres is het boek verkrijgbaar voor €15,00. De prijs van het Congres is inclusief één exemplaar van het boek, tegen kortingsprijs. Wilt u meer exemplaren van het boek tegen kortingsprijs ontvangen? Dat kan.
Vul het gewenste aantal extra exemplaren in op dit formulier.

De kosten van dit congres zijn € 120,- inclusief het boek Erfgoed dat beweegt!

Aanmelding via MCN, mcn@mobielerfgoedcentrum.nl

Bron: Mobiele Collectie Nederland

Boeken: Droge kost en De maat genomen



Het ABC voor scheepshistorisch (archief) onderzoek met alle vindplaatsen van gegevens voor de geschiedenis van uw schip, 11 uitgewerkte voorbeelden en een uitgebreide bibliografie. Droge kost voor natte geschiedenis helpt u op

uw zoektocht van archieven tot en met het Zollverschlussbuch en alles wat daar tussen zit. Geïllustreerd met veel relevante plaatjes en tips.
De uitgewerkte voorbeelden beschrijven elf zoektochten door de verschillende bronnen, wat er gevonden is en wat er uit geconcludeerd kan worden.

Droge kost voor natte geschiedenis, ABC voor scheepshistorisch onderzoek met uitgewerkte voorbeelden, 130 pagina's in kleur, € 21,95 excl. verzendkosten te bestellen via de email aeolus@shipmail.nl.



Daarnaast is het boek De maat genomen, Varend ergoed in de liggers van de Scheepsmetingsdienst herzien en bijgewerkt omdat alle scheepsmetingen nu in de database LSD digitaal beschikbaar zijn. Prijs € 19,50 excl. verzendkosten. Bij aanschaf van beide boeken 10% korting. Bestel via de mail aeolus@shipmail.nl.

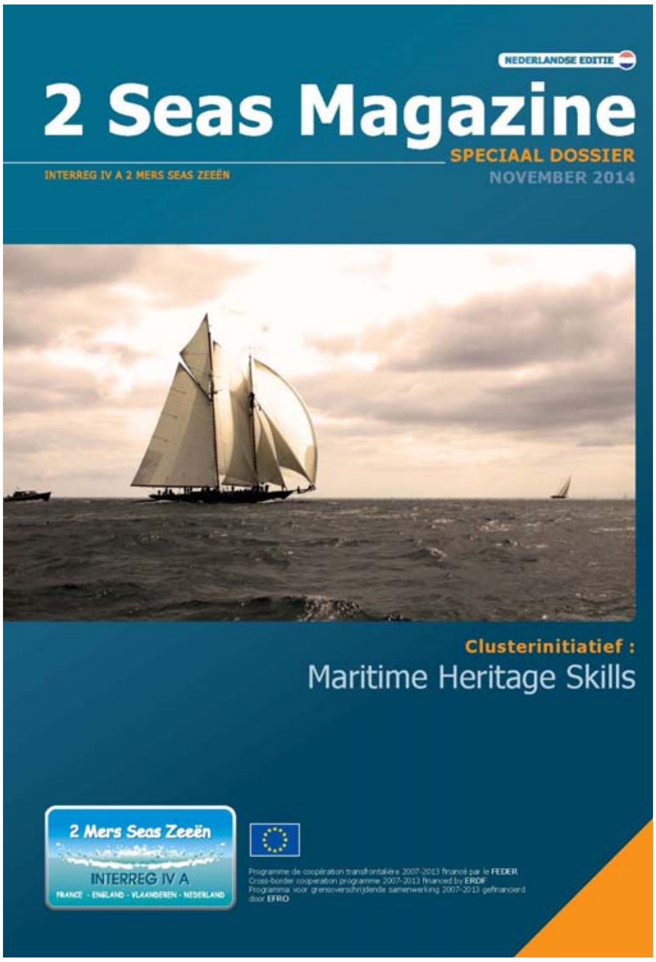
Bron: LVBHB

Database scheepsmetingen bijgewerkt

De database met scheepsmetingen LSD (Liggers Scheepsmetingsdienst) is vanaf 1 maart 2015 weer bijgewerkt (versie 10). Er zijn honderden correcties doorgevoerd voornamelijk in de brandmerken en de verwijzingen naar nieuwe en vorige scheepsmetingen. Daardoor is het nog makkelijker om de geschiedenis van uw schip te traceren. Natuurlijk is dat maar het begin.
Er zijn vele mogelijkheden om nog meer te weten te komen over uw schip, de schippers, de vrachten en het vaargebied. Zie daarvoor de handleiding (boek) van George Snijder: Droge kost voor natte geschiedenis.

Bron: LVBHB

Maritime Heritage Skills Magazine



In deze publicatie rapporteren de "INTERREG IVa-cluster Maritime Heritage Skills" partners, over de bereikte voortgang in de kapitalisatie en valorisatie van de resultaten uit voorgaande projecten. Door een methode te ontwikkelen om kennis en ervaring te delen en te certifi ceren, zijn zij er in geslaagd de vastgestelde Traditionele Maritieme Vaardigheden (Traditional Maritime Skills, TMS) bruikbaar te maken voor educatieve doeleinden in de nabije toekomst. Door een inventarisatie te maken van de positie van het maritiem erfgoed in de moderne samenleving, hebben zij een inschatting kunnen maken van de economische waarde die 'wat eens was' kan hebben voor de toekomst.



Hoe zij geschiedenis actueel kunnen houden, kansen kunnen herkennen wanneer ze zich voordoen en het publiek kunnen enthousiasmeren voor hun doel. Om Maritime Heritage Skills in een heel nieuwe context te plaatsen, stellen zij verder onderzoek voor naar de voors en tegens van het conserveren van maritiem erfgoed voor toekomstige generaties. Dit alles is onderwerp geweest van internationale conferenties, waarvan de resultaten verwerkt zijn in de feedback op en conclusies uit dit rapport.
U kan dit magazine hier downloaden:
http://www.interreg4a-2mers.eu/left-navigation-box-2/publications/2-seas-magazine/mhs-maritime-heritage-skills-november-2014/nl

Bron: INTERREG IVA 2 Zeeën Programma

Stichting ScheepsHistorisch Onderzoek opgericht

De Stichting ScheepsHistorisch Onderzoek (S2HO) is op 8 mei 2015 opgericht. S2HO zet zich in voor het behoud van het varend erfgoed van Nederland door beschrijving van objecten (historische binnenvaartschepen), gegevensverzameling, ontsluiting van data, het ter beschikking stellen van gegevens en het ondersteunen van scheepseigenaren bij het documenteren van hun schip.

Algemeen adres: info@s2ho.nl, http://www.s2ho.nl/

De Stichting Scheepshistorisch Onderzoek (S2HO) heeft tot doel het varend erfgoed van Nederland te beschrijven en te documenteren, zowel op specifiek als generiek niveau, deze gegevens beschikbaar te stellen aan het brede publiek, de overheid en andere geïnteresseerden en deze gegevens in te zetten in het kader van wetenschappelijk onderzoek.
Het bestuur bestaat uit drie leden: voorzitter Lourens Touwen, secretaris George Snijder en penningmeester Jos Settels.

Kring van Scheepshistorische Experts
De Stichting ScheepsHistorisch Onderzoek heeft een uitgebreid netwerk van deskundigen op het gebied van varend erfgoed. Zij zijn expert op diverse vakgebieden zoals:
- techniek inclusief oude technieken zoals klinken en smeden
- scheepsbouw
- houtbouw
- het schouwen van historische bedrijfsvaartuigen
- archiefonderzoek
- geschiedenis van de binnenvaart

Wilt u zich aansluiten bij deze Kring van Scheeps-Historische Experts stuur dan een mail naar S2HO met een beschrijving van uw expertise en interessegebieden.
Wanneer u toegelaten wordt tot de Kring van Scheepshistorische Experts doen wij graag een beroep op u of bemiddelen wij wanneer bijvoorbeeld scheepseigenaren specifieke expertise nodig hebben. Dit kan variëren van een archiefonderzoek tot geven van een restauratieadvies of het (helpen) uitvoeren van een restauratie, betaald of onbetaald. Daarnaast houden wij u op de hoogte van de ontwikkelingen op het gebied van het scheepshistorisch onderzoek en het varend erfgoed.

Bron: S2HO

Europees Jaar van het Industrieel en Technisch Erfgoed

2015 is uitgeroepen tot Europees Jaar van het Industrieel en Technisch Erfgoed. In meer dan 45 landen zullen erfgoedinstellingen industrieel erfgoed in de schijnwerpers zetten. Het jaar is bedoeld om de belangstelling voor industrieel erfgoed te stimuleren, onderling kennis te delen en het aantal vrijwilligers te vergroten. Op 6 maart 2015 vond in Brussel de opening plaats.

Bron: internet

Rapportage Archeologie Scheepswrak De Ravage

Het 17e- eeuwse scheepswrak De Ravage dat in Almere in 1980 met een ophogingspakket werd afgedekt, is sindsdien niet verder gedegradeerd. Dat blijkt uit deze Rapportage Archeologische Monumentenzorg (RAM) die de resultaten beschrijft van een in 2014 uitgevoerd veldonderzoek.
Er is onderzocht of dit archeologische rijksmonument bedreigd wordt door de huidige grondwaterstand.
Boor- en sondeeronderzoek heeft aangetoond dat het scheepswrak sinds de afdekking in 1980 niet meer aan hevige degradatie heeft blootgestaan. Er zijn dus geen aanvullende beschermingsmaatregelen nodig. Wel moet het huidige grondwaterpeil worden gehandhaafd en de vegetatie ter plekke worden onderhouden. Riet of eenjarige planten vormen geen probleem, maar boomgroei moet worden vermeden, omdat de wortels het wrak kunnen beschadigen.

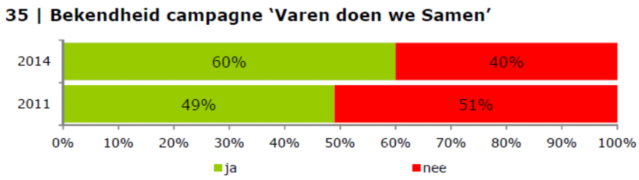
Voor wie
Dit rapport is bestemd voor archeologen, de gemeente Almere als grondeigenaar en beheerder van het rijksmonument en andere professionals en liefhebbers die zich bezighouden met (maritieme) archeologie.

Colofon
Rapportage Archeologische Monumentenzorg 226
Auteurs: M. van der Heiden, D.J. Huisman
ISBN/EAN: 9789057992384
Te downloaden via
http://cultureelerfgoed.nl/publicaties/scheepswrak-de-ravage

Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

VAREN DOE JE SAMEN NIEUWS

Bekendheid 'Varen doe je Samen!' gestegen



Zes op de tien recreatievaarders zijn nu bekend met de campagne 'Varen doe je Samen!'. Bekendheid van de campagne is gestegen ten opzichte van 2011(49%).
Dit blijkt uit de resultaten van het gebruikers-tevredenheidsonderzoek recreatievaart 2014.

In juli en augustus 2014 is het landelijke gebruikers-tevredenheidsonderzoek (GTO) recreatievaart uitgevoerd. Rijkswaterstaat krijgt hiermee inzicht in de tevredenheid van de recreatievaart over de vaarwegen in Nederland.
De resultaten worden na analyse o.a. gebruikt als input voor beleids- en uitvoeringsadviezen en vertaald in verbeteracties.

<u>Bekendheid campagne 'Varen doen we Samen'</u>
Rijkswaterstaat voert samen met een aantal partners de campagne 'Varen doen we Samen'. Zes op de tien recreatievaarders zijn bekend met deze campagne.
De bekendheid is gestegen ten opzichte van 2011 toen nagenoeg de helft (49%) aangaf de campagne te kennen. In Zeeland (69%) en Oost-Nederland (69%) kent men de campagne vaker. In Noord-Holland is dit minder vaak (53%).

<u>Conclusie uit totale informatievoorziening RWS</u>
Met de informatievoorziening met de betrekking tot de vaarweg zijn zeven op de tien recreatievaarders tevreden. Zij maken het meest gebruikt van het navigatiesysteem, Marifoon en hydrografische kaarten voor en tijdens hun reis. Dit zijn ook de aspecten waar men het meest tevreden over is. Lichtkranten, sociale media, sms-diensten en teletekst worden het minst gebruikt en hier is men ook het minst vaak tevreden mee. Het meest tevreden zijn de recreatievaarder met de weerberichten, informatie over betonning en vaarwegmarkering en de marifoonkanalen. De informatie rond onverwachte stremmingen en evenementen is nog een verbeterpunt. Wat betreft de tevredenheid met de informatie zelf, scoort de juistheid en duidelijkheid van de informatievoorziening het hoogst. De vindbaarheid van de informatie kan nog verbeterd worden. De bekendheid van de landelijke informatielijn is gedaald ten opzichte van 2011, maar de bekendheid van de campagne 'Varen doe je samen' is gestegen.

<u>Interesse in het totale rapport</u>
Gebruikerstevredenheidsonderzoek recreatievaart 2014 van Rijkswaterstaat zie http://www.varendoejesamen.nl/sites/default/files//RWS%20Gebruikerstevredenheidonderzoek_recreatievaart%202014.pdf.

Bron: Varen doe je samen



Convenant 'Varen doe je Samen!' 2015 - 2020

<u>Veiligheid op het water blijft belangrijk</u>



Veiligheidsbewustzijn op het water is een belangrijk thema. De samenwerkende partijen onderstrepen dat door op de HISWA het nieuwe convenant 'Varen doe je Samen!' 2015 - 2020 te ondertekenen. De campagne 'Varen doe je Samen!' gaat daarmee een nieuwe fase in.

Om de veiligheid op de Nederlandse grote vaarwegen te vergroten is in 2007 het project 'Varen doe je samen!' (VDJS) gelanceerd. Met de ondertekening van het nieuwe convenant 2015 - 2020 bevestigen Rijkswaterstaat,

provincies, Unie van Waterschappen, havenbedrijven Amsterdam en Rotterdam, BLN - Koninklijke Schuttevaer, KNRM, Reddingsbrigade Nederland, ANWB, HISWA Vereniging, Nederlands Platform voor Waterrecreatie, Sportvisserij Nederland, Waterrecreatie Nederland en het Watersportverbond, met medewerking van de Nationale Politie, het project voort te zetten en zich de komende tijd nog nadrukkelijker in te zetten op bewustwording en preventie, met name door bijzondere aandacht voor reisvoorbereiding.

Varen doe je Samen! is hét platform waar de informatie en kennis van de partners bij elkaar komt en zo effectief en efficiënt mogelijk de communicatie van, voor en door de partners wordt versterkt. Het doel is de vaarweggebruiker van de juiste informatie te voorzien en een bijdrage te leveren aan een groter veiligheidsbewustwording.

Veiligheid heeft ook veel te maken met preventie en (reis)voorbereiding. Hierin speelt bewustzijn, eenduidige informatie en samenhang in het totale aanbod een belangrijke rol.

"Veilig, plezierig en duurzaam varen doe je samen!"

Bron: Varen doe je samen

Conclusies VDJS analyse significante voorvallen SOS database 2004 t/m 2013

De voorlichtingscampagne Varen doe je samen! (VDJS) zet zich sinds 2008 in om door middel van diverse voorlichtingsmiddelen de veiligheid op het water nog verder te verbeteren. Partners van VDJS zijn publieke partijen en partijen uit de waterrecreatiesector en beroepsvaart.

In 2013 hebben 9 dodelijke ongevallen plaatsgevonden waarbij recreatievaart was betrokken. Deze ongevallen, vragen vanuit de media, de aandacht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu voor veiligheid en de doelstelling van VDJS zijn aanleiding om als VDJS een onderzoek uit te voeren naar de mogelijke oorzaken van ongevallen.
De partners van VDJS hebben de behoefte uitgesproken om binnen de campagne 'een stip op de horizon te zetten' als het gaat om het vergroten van de veiligheid op het water. Het blijkt dat er onvoldoende overzicht en inzicht is in de mogelijke oorzaken van ongevallen om gedragen uitspraken te doen over maatregelen die kunnen bijdragen aan het vergroten van de veiligheid. Reden voor VDJS om de oorzaken van ongevallen in de recreatievaart te nader te onderzoeken.

Het doel van het onderzoek is:
o Inzicht krijgen in oorzaken en gevolgen van ernstige en dodelijke ongevallen in de recreatievaart en tussen beroepsvaart - en recreatievaart;
o Verbeteren van de onderbouwing van de (gezamenlijke) communicatie over veiligheid op het water richting beroeps- en recreatievaart;
o Verbeteren van de onderbouwing voor het beantwoorden van vragen over veiligheid op het water van onder andere

Conclusies analyse oorzaken significante ongevallen recreatievaart SOS database 2004 tot en met 2013

Varen doe je samen! onderzoek, maart 2015

media;
o Adviseren mogelijke aanscherpingen registraties in SOS database;
o Identificeren van kennislacunes en adviseren over verbetering van de informatie-inwinning bij en na ongevallen.
Op basis van de uitkomsten van het onderzoek, is gekeken of en hoe de inhoud en inzet van VDJS voorlichting kan worden aangescherpt om de veiligheid om het water verder te verbeteren.

<u>Geregistreerde voorvallen recreatievaart</u>
De aard en vermoedelijke oorzaken van de geregistreerde significante voorvallen recreatievaart in 2004 t/m 2013 in de SOS database bevestigen het belang van reisvoorbereiding, techniek/materiaal op orde en veiligheidsbewustzijn op het water. VDJS scherpt de voorlichting op dit gebied aan. Zij gaat in overleg met bestaande en nieuwe partners (bijvoorbeeld verzekerings-maatschappijen) om positieve prikkels voor preventief gedrag bij recreatievaarder te organiseren. Ook gaat VDJS met VAMEX en vaaropleidingen overleggen om te kijken of deze aspecten meer aandacht moeten krijgen in de vaaropleidingen en examens. Voor de voorvallen recreatie-vaart is verdiepend onderzoek gewenst als het gaat om:
a) Oorzaken en kenmerken dodelijke ongevallen
b) Betrokkenheid type schip en kenmerken schipper
c) Gezien het aantal schip-infra significante voorvallen, de nadere kenmerken van deze ongevallen.
Voor zover mogelijk (gezien het aantal onbekend) zouden a) en c) op basis van de huidige SOS database verder onderzocht kunnen worden, mogelijk aangevuld met informatie uit andere bronnen. Voor verdiepend onderzoek b) zal eerst de registratie uitgebreid moeten worden.

<u>Geregistreerde voorvallen recreatievaart-beroepsvaart</u>
De VDJS doelstelling om veiligheid te vergroten daar waar beroeps- en recreatievaart elkaar tegen komen op het vaarwater geldt onverminderd. Gedrag van de schipper, zowel van de beroepsvaart als recreatievaart, is cruciaal bij het voorkomen van ongevallen. VDJS zet versterkt in op voorlichting dat bewustzijn, gedragsverandering en wederzijds inzicht in vaargedrag van recreatievaart en binnenvaart vergroot. Gedurende het vaarseizoen wordt extra gewezen op het rekening houden met elkaars aanwezigheid op de vaarweg. Bij bewezen middelen als praktijkdagen (meevaren op schepen op plaatsen waar recreatievaart en beroepsvaart elkaar tegenkomen) wordt nog meer ingezet op de mogelijkheid om mee te varen op beroepsvaartschepen. VDJS gaat in overleg met binnenvaartopleidingen en recreatievaartopleidingen en VAMEX om te bespreken of een instructiefilm en/of een serious game kan worden ontwikkeld die bijdragen om potentiele gevaarlijk situaties tussen recreatievaart en beroepsvaart te voorkomen. Verdiepend onderzoek is gewenst als het gaat om voorvallen recreatievaart-

beroepsvaart met overledenen als gevolg.
Bij de meerderheid van de geregistreerde voorvallen recreatievaart-beroepsvaart met overledenen als gevolg is de oorzaak geregistreerd als onbekend. Het is wenselijk om meer informatie te hebben over deze ongevallen en hun oorzaken. VDJS voert overleg met RWS en de Onderzoeksraad voor Veiligheid over mogelijkheden om een verder verdiepend onderzoek uit te voeren naar deze voorvallen.

Voor vragen over het onderzoek/rapportage kunt u contact opnemen met: Marleen Maarleveld, 020 7051480, info@varendoejesamen.nl

Bron: Varen doe je samen

Schipper Laborieux worstelt nog steeds met vraag hoe het heeft kunnen gebeuren

Vanuit het project 'Varen doe je Samen!' doen we veel in het kader van het vergroten van de veiligheids-bewustwording van de vaarweggebruikers, zowel de recreatie- als de beroepsvaart. Het blijkt wel dat voorlichting hierover noodzakelijk blijft.

Het bijgaande verhaal gaat over de aanvaring tussen het motorvrachtschip "Laborieux" en het huurjacht Anatevka op 25 juni 213 bij Grou(w) waarbij helaas twee doden te betreuren vielen. Het verhaal is eerder gepubliceerd in Weekblad Schuttevaer en geschreven door Lilian van Hiele van Steunpunt Binnenvaart. We mogen dit verhaal gebruiken om voorlichting te geven, met toestemming van de schipper.

Het verhaal van beroepsschipper maakt eens te meer duidelijk dat recreatieve schippers rekening moeten houden met de beroepsvaart, niet vlak voor een vrachtschip moeten oversteken en vaak achterom moeten kijken.
De stopweg van een vrachtschip is vaak langer dan de lengte van het schip. Daarnaast heeft ook de beroeps-schipper de zorgplicht om voorzorgsmaatregelen te nemen mbt veiligheid, zoals de schipper zelf die direct na het ongeval een extra dode hoek camera op de steven heeft geplaatst.

Dit aangrijpende verhaal kent alleen maar verliezers. Verspreiding hiervan leidt hopelijk tot meer wederzijds begrip tussen de vaarweggebruikers en daardoor tot een stuk veiligheidsbewustzijn.

Het volledige artikel vindt u hier:
file:///F:/mijn%20documenten/INFO%2020M/20m82%20voorjaar%202015/05%20erfgoed%20nieuws/Schipper%20Laborieux%20worstelt%20nog%20steeds%20met%20vraag%20hoe%20het%20heeft%20kunnen%20gebeuren%20_%20Varen%20doe%20je%20samen.htm

Bron: Varen doe je samen

Veiligheidsdiscipline watersporter laat nog veel te wensen over

Reddingsvesten worden weinig gebruikt en de meeste brandblussers aan boord voldoen niet aan de wettelijke eisen. Dat blijkt uit onderzoek van de ANWB Waterkampioen onder 1350 bezitters van pleziervaartuigen. Het toont aan dat er wel wat mag gebeuren aan de veiligheidssituatie aan boord.

Zie voor meer informatie:
http://www.anwb.nl/verzekeringen/bootverzekering/preventie en voor het volledige onderzoeksrapport voor de ANWB: http://www.anwb.nl/bestanden/content/assets/anwb/pdf/verzekeringen/pr/onderzoeksverslag_veiligheid_waterkampioen_v1.0.ab.pdf.

Bron: Maritiem nieuws

Voorkomen ongevallen op het water vereist meer aandacht voor veiligheidsbewustzijn bij recreatievaart en beroepsvaart

Zowel beroepsvaart als recreatievaart dienen te werken aan veiligheidsbewustzijn om onderlinge ongevallen te voorkomen. De oorzaken van ongevallen met alleen recreatievaart bevestigen het belang van reisvoorbereiding en zorg voor materiaal en uitrusting naast veiligheids-bewustzijn. Voor een gerichtere veiligheidscampagne is een betere en completere registratie van ongevallen nodig.

<u>Analyse oorzaken significante voorvallen recreatievaart en recreatievaart-beroepsvaart in SOS database</u>
'Varen Doe Je Samen' (VDJS) heeft de in de landelijke scheepsongevallendatabase (SOS database) geregistreerde ongevallen waarbij recreatievaart is betrokken nader onderzocht om meer inzicht te krijgen in de oorzaken van deze ongevallen. In de door Rijkswaterstaat beheerde SOS database registreren politie- en inspectiediensten en vaarwegbeheerders scheepvaartongevallen.
Nader geanalyseerd zijn de significante scheepvaart-ongevallen op de Nederlandse binnenwateren met recreatievaart die van 2004 tot en met 2013 in de SOS database zijn geregistreerd. Significante ongevallen volgens de SOS database zijn ernstige ongevallen met slachtoffers, langdurige stremmingen en ernstige schade aan vaarweg en/of schip. In de periode 2004 tot en met 2013 zijn in de SOS database in totaal 445 significante voorvallen geregistreerd waarbij recreatievaart is betrokken.

<u>Beroepsvaart en recreatievaart beide aan zet om onderlinge ongevallen te voorkomen</u>
Bij 107 van deze 445 geregistreerde significante voorvallen in de periode 2004 tot en met 2013 gaat het om ongevallen waarbij recreatievaart en beroepsvaart zijn betrokken.
Bij 10 van deze ongevallen vielen dodelijke slachtoffers waarbij in totaal 17 personen overleden.
De ongevallen worden voornamelijk veroorzaakt door bedieningsfouten (inschattingsfout, onoplettendheid), zowel aan de kant van de recreatievaart als van de beroepsvaart.

<u>Naast veiligheidsbewustzijn meer aandacht nodig voor reisvoorbereiding en materiaal/uitrusting</u>
Bij 338 van de 445 geregistreerde significante ongevallen in de periode 2004 tot en met 2013 betreft het ongevallen

met alleen recreatievaart. Bij 12 van deze ongevallen vielen dodelijke slachtoffers waarbij in totaal 14 personen overleden. De ongevallen met alleen recreatievaart worden voornamelijk veroorzaakt door bedieningsfouten (inschattingsfout, navigatiefout en onverantwoord gedrag) en voorziening/materiaalfout (brand, motorproblemen en explosies).

Registratie moet beter en completer

De informatie in de SOS database is vaak onvolledig. VDJS vindt dat registratie van ongevallen waarbij recreatievaart is betrokken dient te worden verbeterd. Ook is het gewenst dat bij registratie van ongevallen aanvullende informatie over betrokken schippers wordt opgenomen zoals leeftijd, vaardiploma's, vaarervaring, bekendheid met het gebied, eigenaar of huurder van het schip. Er is nu bij voorbeeld geen uitspraak over het effect van het hebben van een vaarbewijs te doen. Daarnaast is het wenselijk dat andere informatiebronnen over ongevallen beschikbaar zijn in één database voor het analyseren van oorzaken van ongevallen.

VDJS verder aan de slag met vergroten veiligheid op het water

Door verbetering van preventief gedrag, meer oplettendheid en anticipatie bij recreatievaart- en beroepsvaart zijn veel ongevallen te voorkomen. VDJS zet zich de komende 5 jaar extra in voor meer aandacht voor veiligheid op het water met voorlichting op veiligheidsbewustzijn, preventie en reisvoorbereiding. Om gericht voorlichting te geven is het belangrijk dat de registratie van de ongevallen verbetert en dat deze informatie ook breed beschikbaar komt, zodat er lering uit getrokken kan worden.

Bron: Varen doe je samen

Afstudeeronderzoek naar Veilig Varen

Christian Vermeulen, student aan de Hogeschool Rotterdam deed onderzoek naar de veiligheid van de recreatievaart in samenhang met de binnenvaart.
Hij zocht daarvoor schippers in zowel de binnenvaart als recreatievaart die bereid zijn mee te werken aan zijn onderzoek. Daarvoor moest een enquête worden ingevuld. Vermeulen refereert aan een onderzoek van het ministerie van Milieu en Infrastructuur waarin staat dat momenteel jaarlijks meer dan 200 ongevallen tussen binnenvaart en recreatievaart plaatsvinden. De minister wil dit in 2020 hebben teruggebracht tot onder de 115. Met de uitkomsten van de enquête hoopt hij een goed beeld te krijgen van de huidige situatie en problemen.

Probleemstelling

Op de Nederlandse vaarwegen wordt het steeds drukker. De pleziervaart neemt toe terwijl in de beroepsvaart steeds meer vervoer over het water plaats vindt. Het gevolg is dat er steeds meer verkeer op de binnenvaart plaats vindt. Hierdoor worden beroepsvaart en pleziervaart ook steeds vaker met elkaar geconfronteerd. Naar aanleiding van een aanvaring tussen beroepsvaart en recreatievaart in 2013 verschenen er diverse berichten in de media over de toenemende ongelukken op het water.

Door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is in 2011 het volgende bepaald: *"Het aantal ongevallen met significante gevolgen op de Nederlandse binnenwateren is in 2020 door permanente verbetering verder verminderd tot onder de 115 per jaar."*
In de pleziervaart is het pas verplicht om een vaarbewijs te hebben bij het besturen van boten langer dan 15 meter of snelle motorboten (korter dan 20 meter en sneller dan 20km/u). Hierdoor beschikt slechts 43% van de pleziervaart over een klein vaarbewijs 1. Het gevolg is dat er zich nu een aanzienlijk verschil in stuurmanskunst voordoet tussen de beroepsvaart en pleziervaart.
Het project "Varen doe je samen" is in het leven geroepen om hier aandacht aan te besteden en de veiligheid op het water te verbeteren. Dit project gaat er vanuit dat schippers zelf de nodige actie ondernemen om hun veiligheid te verbeteren door deel te nemen aan praktijkdagen en zich in te lezen in de theorie.
Uit een gebruikerstevredenheidsonderzoek onder de recreatievaart blijkt dat de campagne Varen Doe Je Samen slechts bij 49% van de recreanten bekend is. Slechts een kwart van de recreanten zegt zijn gedrag naar aanleiding van deze campagne aangepast te hebben in de vorm van "beter opletten' en 'bewuster varen'. Tevens volgt uit dit onderzoek dat men op gebied van communicatie vraagt om meer en betere communicatie op het water en marifoon-gebruik zelfs verplicht te stellen. Met betrekking tot veiligheid vindt een groot deel van de recreanten dat een vaarbewijs verplicht moet worden.

Onderzoek

Wat ik wil onderzoeken is hoe ik door middel van bestaande technieken in te zetten de recreatievaart kan ondersteunen in hun gedrag rondom beroepsvaart.
Mobiele telefoons en tablets beschikken tegenwoordig allemaal over minimaal een GPS. Daarnaast beschikken de meeste ook over een internetverbinding.

Hoofdvraag

Hoe kunnen we deze mobiele devices inzetten om de schippers in de pleziervaart inzicht te geven in de beroepsvaart in hun omgeving?

Deelvragen

Doelgroep
- Hoe ervaren de beroeps- en pleziervaart de veiligheid op het water?
- Hoe is het contact op het water tussen beroeps- en pleziervaart?
- Aan welke informatie hebben de plezier- en beroepsvaart behoefte tijdens het varen?
- Welke devices hebben plezier- en beroepsvaart aan boord?
- Hebben zowel plezier- als beroepsvaart internet aan boord?

Informatievoorziening
- Kunnen we de locatie van beroepsvaart realtime naar de pleziervaart streamen?
- Kunnen we proximity warnings geven op basis van richting en snelheid van omliggend verkeer?

Technieken

- Hoe werkt en wat is AIS?
- Hoe kunnen we een zo realtime mogelijke datastroom opzetten?
    o Websockets?
    o AJAX?
- Hoe verwerken we binnenkomende GPS data van zowel AIS als Mobiel?
- Hoe precies is GPS en de AIS?

<u>Uitslag enquêtes scheepvaart</u>

<u>Toelichting Respondenten</u>
Ondanks dat er meer dan 450 mensen op mijn enquete gereageerd hebben, heb ik nog steeds het gevoel dat de uitslag niet geheel representatief is. De pleziervaarders die gereageerd hebben zijn veelal mensen die al ervaren zijn in het varen en ook regelmatig varen. Deze mensen zijn reeds actief betrokken bij de veiligheid op het water en aangesloten bij verenigingen, fora of andere informatiebronnen.
Liever had ik ook de "huur-vaarders" willen bereiken.
Dit zijn de pleziervaarders die slechts 1 á 2 keer per jaar een boot huren en verder weinig met varen doen.
Hiervoor heb ik een 10 tal jachtcharters om medewerking gevraagd, maar helaas heeft er niemand mee willen werken om mijn enquete onder hun klanten te verspreiden.
Dit onderzoek zou idealiter dus een keer herhaalt moeten worden tijdens het hoogseizoen door bijvoorbeeld bij sluizen en bruggen schippers te benaderen tijdens de wachttijd. Dat zal binnen mijn afstudeeronderzoek helaas niet meer mogelijk zijn gezien de deadline van mijn scriptie.
Overigens kunnen we ons afvragen in hoeverre de "huur-vaarders" gebruik willen en zullen maken van extra veiligheidsmaatregelen als ze al niet eens zichzelf scholen en informeren over de veiligheid en regels. Dat is echter een heel ander onderzoek dus ook daar zal ik mij verder niet op concentreren.

<u>Relevante Data</u>
Nu we al deze gegevens los van elkaar bekeken hebben is het tijd om ze samen te voegen tot een conclusie.
Welke les kunnen we hier uit trekken en welke aannames mogen we nu doen op basis van deze gegevens?

Laten we eerst eens even de relevante en bruikbare informatie op een rijtje zetten:
- 40% van de pleziervaart vaart 8 of meer weken per jaar
- Bijna 90% van de pleziervaart beschikt over een marifoon + certificaat
- In het hoogseizoen hebben pleziervaart en beroepsvaart dagelijks met elkaar te maken
- Het gedrag van de pleziervaart wordt als gevaarlijk ervaren door de beroepsvaart
- Volgens een groot deel van de beroepsvaart houdt de pleziervaart geen rekening met de beroepsvaart
- Een derde van de beroepsvaart voelt zich onveilig in de omgeving van pleziervaart
- Zeker de helft van de beroepsvaart en pleziervaart hebben geen onderling contact
- Slechts een klein deel van de scheepvaart is bereid via een ander kanaal te communiceren.
- Er is nog een grote groep scheepvaart die zegt af en toe verrast te worden door schepen in hun omgeving.
Ze hebben geen ruim voldoende inzicht.
- De gewenste inzichten die schippers aangeven zijn:
  - Eigen positie
  - Veilig oversteken van kruispunten
  - Snelheid andere schepen
  - Positie overig verkeer
  - Tijd tot passeren andere schepen
- Zo'n 3 kwart van de scheepvaart heeft een smartphone aan boord
- 74% van de pleziervaart gebruikt internet aan boord
- De top ergernis aan de pleziervaart is het niet voldoende kennis van of toepassen van regels

<u>Algemene Conclusie</u>
Als ik in zijn algemeenheid kijk naar deze gegevens dan zie ik dat de doelgroep vooral bestaat uit ervaren schippers, zowel bij de beroepsvaart als pleziervaart. In deze enquete is geen onderscheid gemaakt in de verschillende type pleziervaart (bijv. open zeilboot vs. kajuit motorboot). Hierdoor kwam al snel terug in de feedback dat niet alle conclusies even rechtlijnig getrokken kunnen worden.
Rekening houdende met die wetenschap, en de verschillende interviews die ik inmiddels heb gehouden zie ik vooral veel kansen liggen op het gebied van wet- & regelgeving en campagnevoering.
Als er bijvoorbeeld een marifoonverplichting zou komen in de gebieden waar veel beroepsverkeer plaats vindt (bijv. rivieren en havens) zal dit al veel impact hebben.
Daarnaast is ook het invoeren van verplichte praktijkdagen voor de pleziervaart iets wat veel kan betekenen.
Kleinere zaken zoals een verplichting om de schroef uit te zetten in de sluizen kunnen ook al veel irritaties voorkomen (auto's moeten bijv. ook de motor uitzetten als een brug open is).
Wat betreft campagnevoering is Varen Doe Je Samen al een stap in de goede richting. Hier zou nog wat meer aandacht besteed kunnen worden aan praktijkdagen voor zowel de beroepsvaart als de pleziervaart. Het is tenslotte ook aan de beroepsvaart om meer inzicht en begrip te krijgen voor de pleziervaart. Zoals een waterpolitieman zo mooi zei:
"Ze hebben beiden evenveel rechten op het water, ook al lijkt dat niet altijd zo.".

<u>Vakgeraleteerde Conclusie</u>
Naast de algemene conclusie moet ik nu ook gaan bepalen wat ik vanuit mijn vakgebied kan bijdragen. Uit de enquête blijkt dat deze groep pleziervaart:
…Ervaren wordt als gevaarlijk gedragend
…Geen rekening houdt met beroepsvaart
…Reeds een marifoon aan boord heeft
…Voor 75% een smartphone aan boord heeft
…Voor 76% internet aan boord heeft en gebruikt
…Inzicht wil hebben in omliggend verkeer
…Te weinig bekwaam is in het varen
…Onvoldoende Stuurboordswal houdt
…Te weinig achterom kijkt / Niet op let
Om in ieder geval bij die groep een handje te kunnen helpen wil ik een product maken wat op smartphone / tablet kan draaien en verbinding heeft met het internet.

De randvoorwaarden van dit product stel ik dan als volgt:
- Inzicht geven in eigen positie op het water
- Inzicht geven in positie andere schepen op het water
- Inzicht geven in snelheid / richting andere schepen op het water
- Inzicht geven in tijd tot passeren andere schepen op het water
- Waarschuwing kunnen geven bij achterop komend verkeer
- Niet meer worden dan aan HULPMIDDEL om de aandacht op het water te houden. Het mag dus geen navigatiemiddel worden.

Ergernissen aan de Pleziervaart
1. Niet voldoende kennis / toepassen van regels zegt 45%
2. Asociaal of onbekwaam gedrag in sluizen zegt 34%
3. Te hoge snelheid zegt 27%
4. Onbekwaam in het varen zegt 24%
5. Onvoldoende stuurboordswal houden zegt 15%

Ergernissen aan de Beroepsvaart
1. Schroefwater en hard wegvaren in sluizen zegt 27%
2. Te hoge snelheid zegt 23%
3. Slechte of geen communicatie op marifoon zegt 20%
4. Geen rekening houden met anderen zegt 11%
5. Niet genoeg ruimte laten bij inhalen zegt 11%
6. Te veel golfslag zegt 8%

Voor meer informatie over het onderzoek en de uitslagen daarvan zie http://afstuderen.christianvermeulen.net

Bron: Varen doe je samen en Christian Vermeulen



Folder Vaar veilig Voorkom motorstoring

Elk jaar komen hulpverleners in actie voor mensen die op het water in problemen raken. Motorpech blijkt een veel voorkomende bron van ellende. Wie graag vaart doet er goed aan het koelwatersysteem, de koelwaterinlaat en de brandstofvoorziening van de motor dagelijks te controleren. De brochure Voorkom Motorstoring geeft tips om motorstoring te voorkomen.

Het belooft een zonnige, warme dag te worden.
Ideaal om te varen. Rust, ruimte en water zonder golven.
's Middags is het anders. Het is veel drukker en al die scheepvaart zorgt voor golfslag. Bovendien maakt de opgestoken wind het vaarwater woelig. Uw schip stampt en slingert en ineens begint de motor te sputteren.

Eerst houdt hij alleen even in, maar uiteindelijk stopt hij. Daar drijft u dan. Zo'n pechgeval kan uitmonden in een noodsituatie. Veel motorstoringen zijn te voorkomen door de juiste voorzorgsmaatregelen te nemen.

Hoe? Simpel: Tank! Check! Denk! Zie voor de brochure: http://www.varendoejesamen.nl/sites/default/files//folders/VDJS%20motorstoring%202014%20v05%20WEB.pdf.

Bron: Varen doe je samen



Folder Veilig Varen op de Waal

Gaat u dit seizoen varen op de Waal? Ga in het belang van uw veiligheid goed voorbereid het water op. In deze folder vindt u richtlijnen en tips.

Tijdens het recreatieseizoen 2015 vinden er een aantal werkzaamheden plaats. Om de doorstroming van de Waal te verbeteren verlaagt Rijkswaterstaat kribben langs de Waal en worden langsdammen aangelegd. Als u de richtlijnen goed opvolgt, vaart u veilig op de rivier. Mocht uw vaartuig onverhoopt toch in het werkgebied komen, pas dan ook op voor obstakels onder water. Heeft u een marifoon aan boord schakel deze dan in op marifoonkanaal 68.

Ga naar http://www.varendoejesamen.nl/nieuws/veilig-varen-op-de-waal voor de folder in het Nederlands

Bron: Varen doe je samen

Hoe kun je veilig zwemmen?

Met warm weer zoals vandaag zoeken veel mensen verkoeling en ontspanning in het water. Zwemmen in rivieren en kanalen is populair, maar kan ook erg gevaarlijk zijn. Ondanks een zwemverbod in vaargeulen en bij bruggen, sluizen en havens, zijn er jaarlijks gewonden en doden te betreuren.
Zwemmen in rivieren en kanalen is om een aantal redenen gevaarlijk. Zwemmers verliezen het van de sterke stroming van rivieren, kanalen en draaikolken. Vanaf een schip zijn ze nauwelijks zichtbaar; een groot schip kan bovendien niet direct vaart minderen of uitwijken. Door de onderstroom die passerende schepen veroorzaken kunnen zwemmers meegetrokken worden. En vaak wisselt de temperatuur van het rivierwater sterk. Hierdoor kunnen mensen in het water kramp krijgen en onderkoeld raken.

<u>Verboden te zwemmen</u>
Zwemmen is op veel plaatsen bovendien verboden:
o In de vaarweg van rivieren;
o In kanalen;
o In de buurt van wachtplaatsen of afmeerplekken voor schepen;
o In de buurt van een brug, sluis, stuw of ballenlijn;
o In de routes van veerponten;
o In en rond havens;
o In snelvaargebieden;
o Op plekken die zijn aangewezen als verboden gebied.
Wie wel zwemt op een van deze plaatsen riskeert behalve persoonlijk letsel een boete. Mobiele verkeersleiders van Rijkswaterstaat zijn op het water aanwezig om de regels te handhaven en zwemmers voor te lichten.

<u>Strandjes en kribben</u>
Rijkswaterstaat raadt daarnaast ook zwemmen bij strandjes langs de vaargeul en tussen de kribben af. Hier is soms sprake van steile en gladde overgangen naar de vaargeul en verraderlijke stroming en draaikolken die door het scheepvaartverkeer worden veroorzaakt.

<u>Spring niet van bruggen</u>
Duik of spring nooit van bruggen, sluizen, steigers en kades. De brug kan het zicht belemmeren, een onder de brug varend schip kan over het hoofd worden gezien. Bovendien wordt de hoogte vaak onderschat, zodat de klap op het water erg hard aankomt. Ook kunnen onzichtbare voorwerpen als fietsen en winkelwagentjes op de bodem ernstige verwondingen veroorzaken.

<u>Toch veilig zwemmen in natuurwater?</u>
Veilig zwemmen in natuurwater kan op de officiële zwemlocaties. De kwaliteit van deze locaties wordt in de zomer scherp in de gaten gehouden door Rijkswaterstaat, waterschappen en provincies. De veilige zwemlocaties staan op www.zwemwater.nl. Er is ook een gratis zwemwater-app met gegevens van honderden zwemlocaties.

Bekijk nadere informatie over dit onderwerp op http://www.rws.nl/actueel/zomerdossier_zwemmen_in_open_water/zwemmen_in_rivieren_en_kanalen/index.aspx.

Onderstaand filmpjes voor jongeren over dit onderwerp:
Levensgevaarlijk: zwemmen in rivieren en kanalen,
https://www.youtube.com/watch?v=qyuH_KxKH5s
en
Levensgevaarlijk: springen van bruggen,
https://www.youtube.com/watch?v=lbQGg9cuMjc

Bron: Varen doe je samen

Nieuwe brochure Gasveilig



Gas zorgt voor gemak aan boord. U kunt ermee koken, koelen en verwarmen, net als thuis. Het gebruik van gas is veilig, zolang u er zorgvuldig mee omgaat, de gasinstallatie goedgekeurd is en minimaal elke drie jaar wordt gecontroleerd. Gas vraagt wel om extra aandacht.
Als er een lek ontstaat, zal het gas zich onderin in het schip ophopen en is er ontploffings- en brandgevaar.

Helaas gebeuren er elk vaarseizoen ongelukken met gas aan boord. Deze brochure geeft adviezen voor een veilig gasgebruik en een betrouwbare installatie, plus aandachtspunten voor de periodieke controle.

Bekijk de nieuwe brochure over gasveiligheid hier, http://www.varendoejesamen.nl/sites/default/files//folders/VDJS%20folder%20Gasveilig%20v04.pdf.

Bron: Varen doe je samen

Varen doe je samen in de haven van Amsterdam

Vanaf het water is er veel te zien en te beleven.
Om het scheepvaartverkeer veilig te laten verlopen, moet iedereen zich wel aan de regels houden. Dit geldt voor jachten, roeibootjes en sloepen maar ook voor vissers. Pleziervaart in Amsterdam is mogelijk op het uitgebreide grachtenstelsel in en rond de binnenstad, maar ook op het Noordzeekanaal en het IJ. Dit zijn echter ook belangrijke internationale transportvaarwegen die druk worden bevaren door de beroepsvaart. Om het scheepvaartverkeer vlot, veilig en milieuvriendelijk te laten verlopen zijn er regels opgesteld.

Regels pleziervaart
Voor Nederland, het Binnenvaart Politie Reglement
Op grond van deze regelgeving kunnen patrouillevaartuigen van de havendienst en de politie te water dwingende aanwijzingen geven en indien nodig, verbaliseren.

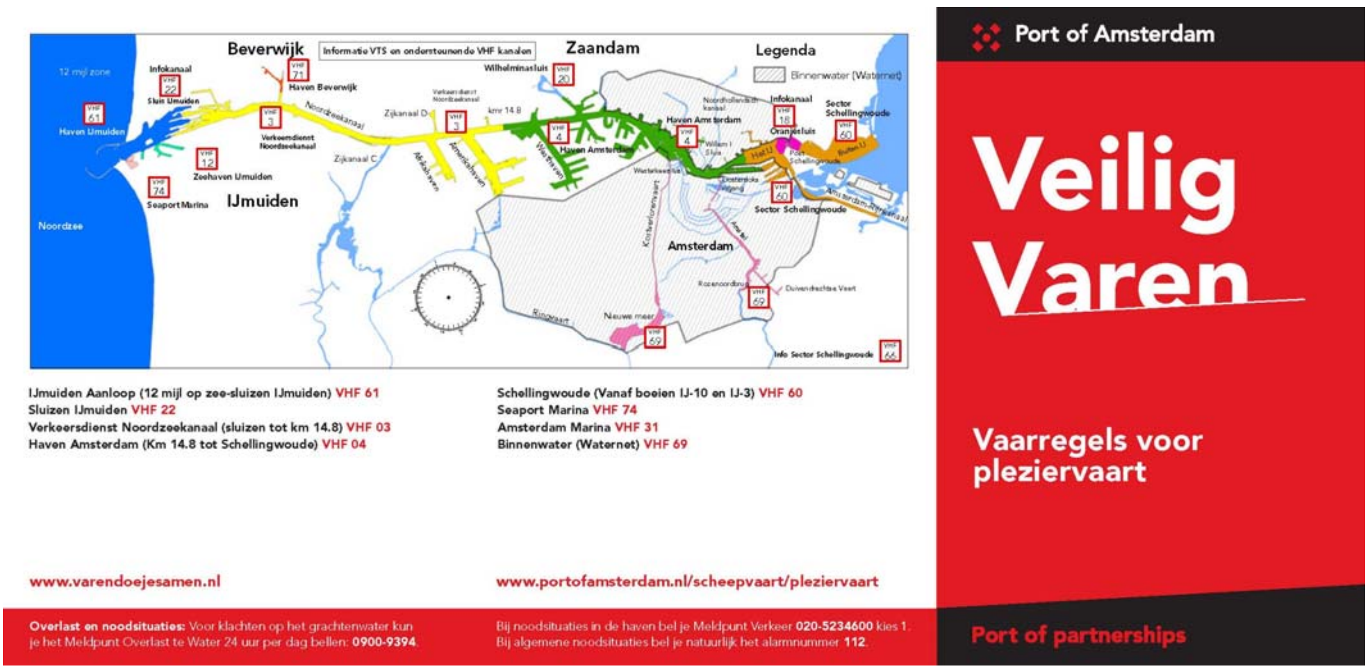
Veilig varen
- Onze folder Veilig varen geeft tips voor veilig varen op het Afgesloten IJ en het Noordzeekanaal.
- Om risico's te beperken die kunnen ontstaan op plaatsen waar beroepsvaart en recreatievaart in elkaars vaarwater zitten, is het landelijke project 'Varen doe je samen!' opgezet. Op deze manier werken we samen aan de veiligheid op het water. Ga naar de website varendoejesamen.nl voor meer informatie en gratis downloads.

Een aantal tips
- de havenbekkens in het westelijk havengebied zijn niet toegankelijk voor de pleziervaart
- houd stuurboordswal
- houd goede uitkijk, voor én achter u
- de maximum snelheid op bovenstaand vaarwater is achttien kilometer per uur
- rondvaartboten en schepen langer dan twintig meter hebben altijd voorrang
- zeilen mag alleen met de motor stand-by, laveren mag niet
- houd rekening met de pontveren
- het is verplicht om in het donker, tijdens de schemering en in mist navigatieverlichting te voeren
- het is verboden om onder invloed van alcohol een vaartuig te besturen
- roeiboten, kano´s en kleine vaartuigen dienen het varen op het IJ zoveel mogelijk te vermijden. Indien er toch gevaren wordt, moet u zich terdege bewust zijn van het beperkte zicht vanaf een beroepsvaartuig.

Marifoon
Wie een marifoon heeft moet uitluisteren op de volgende kanalen:
- sluisgebied IJmuiden VHF 22
- van IJmuiden tot kilometerraai 14.8 op het Noordzeekanaal VHF 3
- van kilometerraai 14.8 tot de noordzijde van het Java-eiland VHF 4
- van het Java-eiland tot het Amsterdam Rijn kanaal VHF 60
- sluisgebied Oranjesluizen VHF 18
Een overzicht van alle gebruikte marifoonkanalen in het Amsterdamse havengebied vindt u op de marifoonblokkanalen overzichtskaart.

Vissen in de haven

Vissen op het IJ
Vissen op het IJ is toegestaan met inachtneming van een vergunning van de Hengelaarsbond en de geldende visserijregels.



Vissen vanaf de wal

Vanaf de wal vissen is toegestaan. Het is wel verboden vanaf de wal te vissen op afgesloten terreinen in het Havengebied en in het oliehavengebied.

Vissen vanaf het water

Het is verboden te vissen vanaf het water in het oliehavengebied. In verband met de veiligheid voor de scheepvaart is het aan te raden met een visboot:
- niet in de buurt van de mondingen van de havens te zijn
- niet te drijven op het Noordzeekanaal of het IJ

Staande-mastroute

Wilt u met een boot met een mast hoger dan negen meter over het binnenwater richting Rotterdam varen?
Dan is de enige mogelijkheid de staand-mastroute.
Deze route gaat voor een deel door de binnenstad van Amsterdam. Voor dit traject geldt een maximale diepgang van drie meter.
De ingang van deze route bevindt zich 1,7 kilometer ten westen van het Centraal Station in de Oude Houthaven.
Op deze route treft u ter hoogte van het Haarlemmerplein de spoortbrug Westerkanaal. Deze brug opent alleen rond twee uur ´s nachts.
Vanaf deze brug wordt in konvooi gevaren vanaf twee uur.
Vóór deze brug is een afmeergelegenheid. Deze brug heeft in gesloten toestand een maximale doorvaarthoogte van zes meter.
De overige bruggen worden 24 uur per dag bediend.
Meer informatie kunt u vinden op de website van Waternet.

Bron: Havenbedrijf Amsterdam

Vernieuwing Erecode voor Wadliefhebbers beschikbaar

Eén van de eerste zaken die we hebben opgepakt in het kader van het Actieplan Vaarrecreatie is een tekst voor de nieuwe Erecode voor verantwoord varen op het Wad.
De code bestaat al sinds 2003, maar moest nodig worden aangepast aan de huidige ideeën over varen, met respect voor natuur op de Waddenzee. Eerder was de inhoud meer gericht op droogvallers en andere "zwervers" op het Wad. Nu is er ook meer aandacht voor de nieuwe ontwikkelingen, snelvaren bijvoorbeeld.

De kernboodschap van de Erecode is dat (vaar)recreanten van harte welkom zijn op het Wad om er van te genieten, maar respecteer wel de natuur. Uiteindelijk doel van de Erecode is dat mensen zich beter gedragen op het Wad. Als iedereen zich aan de regels houdt van de Erecode kunnen dieren, natuurbeschermers, recreanten en beheerders in goede harmonie samen op het Wad zijn.
De Erecode wordt onderschreven door alle bij het Wad betrokken partijen, zoals de Waddenprovincies, Rijksoverheid, Waddengemeenten, natuurverenigingen, vaarrecreatie-organisaties en de Waddenzeehavens.
De Erecode, die uit 29 gedragsregels bestaat, wordt niet alleen verspreid via de folder, maar ook via ondermeer trainingen, havens en de website www.ikpasophetwad.nl.

Download de folder via
http://www.ikpasophetwad.nl/Erecode.2384.0.html

Bron: Watersportverbond



DIVERS NIEUWS

Gratis app KNRM helpt watersporters met goede voorbereiding vaartocht

De Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) signaleert een afname in ervaring onder watersporters.
Nieuwe watersporters bezitten steeds vaker geen eigen boot, maar huren een schip. Daarmee is de traditionele voorbereiding op een vaarseizoen verdwenen en gaan steeds meer watersporters het water op zonder gedegen voorkennis. De app KNRM Helpt is een alles-in-één hulpmiddel voor vaartochtvoorbereiding, actuele weersinformatie, vaarkaarten en logboeken.
En de watersporter die in nood is of assistentie nodig heeft kan met de app direct hulp inroepen.

Het vergroten van de veiligheid op het water en een snelle hulpverlening in geval van nood, zijn de belangrijkste drijfveren achter de ontwikkeling van de app en de website KNRM Helpt. De KNRM stimuleert hiermee een goede en gemakkelijke voorbereiding van vaartochten, omdat het pech- en noodsituaties kan voorkomen.

Met de app start de KNRM tevens een nieuw preventieprogramma "Veilig uit, veilig thuis".
Uit de ervaringen die de KNRM opdoet bij incidenten en hulpverleningen zijn belangrijke lessen getrokken, die doorgegeven worden aan watersporters.

Watersporter van de toekomst
Nieuwe watersporters komen minder dan vroeger uit echte watersportgezinnen. Steeds minder mensen bezitten een pleziervaartuig, maar huren een schip voor een vakantie of een weekend. Daardoor zijn de watersporters van de toekomst minder met hun schip bezig en krijgen steeds minder kinderen het varen met de paplepel ingegoten.
De KNRM speelt daarop in door informatie en hulpmiddelen te bieden, die bijdragen aan vaarplezier, veiligheid en kennis.

Alles-in-één app voor veiligheid
De app KNRM Helpt biedt watersporters een hulpmiddel waarmee zij zich gaandeweg bewust worden van een goede voorbereiding. De app vereenvoudigt het gebruik van weer- en waterinformatie en het maken van een vaarplan voorafgaande aan vaartochten. Met de geboden actuele nautische kaarten kan de watersporter zijn vaartocht volgen en in een logboek bewaren. In de bijbehorende website kunnen eigen checklists worden gemaakt en vaartochten worden teruggekeken. Gebruikers van de app worden geregeld op de hoogte gehouden van alle mogelijkheden en vernieuwingen van de app.

Snelle hulpverlening
De KNRM zet tevens in op verbetering van de hulpverlening op het water door ook zelf direct bereikbaar te zijn voor niet spoedeisende hulpvragen op het water, binnen haar werkgebied. Vanuit de app kan de watersporter tijdens een vaartocht hulp vragen in geval van nood of bij minder spoedeisende gevallen. Daarvoor heeft de KNRM een eigen alarmcentrale ingericht, die de niet spoedeisende hulpvragen kan afwikkelen in het werkgebied van de KNRM.
Omdat de gegevens van het schip bij registratie van de app worden vastgelegd, beschikt de KNRM in geval van nood of assistentie direct over de positie van de hulpvrager, de scheepsnaam, het aantal opvarenden en eventuele thuisblijvers. Dit kan hulpverlening enorm bespoedigen.

1500 hulpvragen per jaar
De app KNRM Helpt is bestemd voor de Noordzee en de ruime binnenwateren, zoals IJsselmeer, Randmeren, Waddenzee en Zeeuwse wateren, waar de 45 KNRM reddingstations gevestigd zijn. Ieder jaar doen watersporters zo'n 1.500 keer een beroep op hulp van de KNRM.
Soms vanwege levensbedreigende situaties, zoals een man-over-boord, maar vaak voor kleiner ongemak, dat met goede voorbereiding of onderhoud aan het schip te voorkomen was geweest.

De app is beschikbaar in de App Store van Apple en in de Play Store van Google en is gemaakt voor gebruik in smartphones met die besturingssystemen. Aan de app is een website gekoppeld, waarin gebruikers van de app hun gegevens kunnen beheren. Informatie en downloads zijn te vinden op www.knrm.nl/helpt

Download Android:
https://play.google.com/store/apps/details?id=safetrx.knrm

Download iOS:https://itunes.apple.com/nl/app/knrm-helpt/id940642344?ls=1&mt=8

Bron: persbericht KNRM

Nieuwe BICS software beschikbaar voor alle schepen

Vanaf 26 maart 2015 is BICS versie 5 beschikbaar via internet voor iedereen die elektronisch wil melden.
Versie 5 is de volledig nieuw ontwikkelde versie van BICS. Deze vervangt alle voorgaande BICS-versies en ERInet. Met het nieuwe BICS is de definitieve stap gezet naar elektronisch melden via internet. Alle gebruikers kunnen BICS online aanvragen en downloaden

Gebruikers van eerdere versies van BICS wordt verzocht om zich opnieuw te registreren op http://www.bics.nl
Dit is nodig omdat elke gebruiker een nieuw elektronisch postbusnummer krijgt. Hierdoor kan Rijkswaterstaat de administratie van BICS-gebruikers bijwerken.
Rijkswaterstaat vraagt hiervoor medewerking van alle gebruikers. BICS Helpdesk stuurt na registratie nieuwe inloggegevens en instructies toe. Vervolgens is BICS versie 5 beschikbaar als download. Dit is nieuw ten opzichte van eerdere verspreiding van de BICS software op CD.

Versie 5 is voorzien van moderne en verbeterde gebruikersschermen. De software is gebaseerd op de laatste internationale RIS-standaarden. Met het vernieuwde programma kan een schipper voldoen aan alle eisen van de (elektronische) meldplicht.

De "tweede generatie" BICS vervangt de 1e generatie, die nog uit de jaren 90 stamt. BICS versie 5 is geschikt voor Windows pc's en Linux pc's. Iedereen die wil, kan nu overstappen naar BICS versie 5. Ook ERInet-gebruikers stappen over. Want het nieuwe BICS werkt vanuit een internetbrowser. BICS versie 5 kan ook offline gebruikt worden, als internet (tijdelijk) niet beschikbaar is.
Daarin verschilt het van ERInet. Voor versturen van BICS-meldingen is wel internetverbinding nodig

Om de overgang soepel te laten verlopen, ondersteunt Rijkswaterstaat tijdelijk het gebruik van oude en nieuwe BICS-versies naast elkaar. E-meldplichtige schippers hebben daardoor voldoende tijd om hun software goed in te regelen.

Oudere BICS-software niet meer ondersteund - stap nu over
Vanaf 1 april aanstaande is ERInet niet langer te gebruiken. Later dit jaar gaat dit ook voor alle oudere BICS-versies gelden. Dit zal tijdig worden aangekondigd. Rijkswaterstaat adviseert om nu alvast over te stappen!
De migratie naar de nieuwe versie van BICS wordt in nauwe samenwerking met Bureau Telematica Binnenvaart uitgevoerd. http://www.binnenvaart.org/?p=10988

Downloaden en ondersteuning
BICS kan aangevraagd en gedownload worden op http://www.bics.nl (ongeveer 60 Mb).
Rijkswaterstaat adviseert om niet tijdens de vaart te downloaden. Een mobiele internetverbinding is dan niet altijd stabiel genoeg. Gebruik WiFi of een andere stabiele verbinding, bij voorkeur als het schip stilligt.
Voor hulp en ondersteuning kunnen schippers gratis terecht bij het BICS Helpdesk http://www.bics.nl of +31 (0)10 - 288 6390 (maandag t/m vrijdag 8:00-23:00 u)

Bron: Bureau Telematica Binnenvaart

Nieuwe visuele identiteit voor de CCR ter gelegenheid van de viering van het 200-jarig bestaan

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart presenteert met plezier een nieuwe visuele identiteit ter gelegenheid van haar 200-jarig bestaan.

De nieuwe huisstijl van de CCR is met inbreng van de delegatieleiders van de vijf lidstaten (België, Duitsland, Frankrijk, Nederland en Zwitserland) onder leiding van haar secretariaat tot stand gekomen en weerspiegelt de essentiële missies van deze bijzondere en discrete instelling, de oudste internationale organisatie van de wereld die echter nog steeds een actieve rol speelt!

Deze nieuwe visuele identiteit symboliseert de huidige dynamiek van de organisatie. Het centrale symbool van het anker verwijst naar haar belangrijkste taak, de *"vrijheid van de scheepvaart"*, die sinds de ondertekening van de slotakte van het Congres van Wenen in 1815 wordt gegarandeerd door de vijf lidstaten, die worden gesymboliseerd door de vijf sterren rond het anker.

Om de continuïteit van de vroegere en huidige grafische vormgeving te bewaren, draagt deze nieuwe identiteit een serieus, sober maar ook heel actueel imago uit.
Een nieuw gestroomlijnd en efficiënt logo, dat de inzet en de efficiëntie tot uitdrukking brengt, twee fundamentele kenmerken van de CCR. Deze nieuwe huisstijl wordt voortaan toegepast voor alle communicatiemiddelen van de organisatie en is ontworpen door het communicatiebureau Press Agrum uit Straatsburg.

Onder de hoogtepunten van de viering van het tweehonderdjarig jubileum van de instelling mogen het internationale historische colloquium op 18 en 19 juni 2015 in Straatsburg en de historische publicatie in de vier officiële talen van de hand van bekende historici uit de vijf lidstaten zeker niet onvermeld blijven. U kunt meer informatie vinden op www.200years-ccnr.org

Bron: CCR

Veelgestelde vragen over zwemmen in buitenwater

Op http://rijkswaterstaat.nl/actueel/zomerdossier_zwemmen_in_open_water/zwemmen_in_rivieren_en_kanalen/veelgestelde_vragen/index.aspx#v363792 zijn vele vragen en antwoorden over zwemmen in buitenwater opgenomen.
De vragen betreffen zwemmen in schoon water, scheepvaart, springen van bruggen en zwemmen in rivieren.

Bron: Rijkswaterstaat

